Deutscher Bundestag
12. Wahlperiode

Drucksache 12/2283

17. 03. 92

Sachgebiet 96

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 12/1449 Nr. 2.13 —

Vollendung der Zivilluftfahrtpolitik in der Europäischen Gemeinschaft mit Blick auf den Binnenmarkt

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftverkehrsunternehmen

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über den Zugang von Luftverkehrsunternehmen zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über Flugpreise und Luftfrachtraten

— KOM(91) 275 endg. —
»Rats-Dok. Nr. 8207/91«

A. Problem

Die EG-Kommission schlägt vor, den Luftverkehr innerhalb der Europäischen Gemeinschaft durch eine dritte Stufe endgültig zu liberalisieren.

B. Lösung

Zustimmung im Grundsatz mit Vorbehalten und Einschränkungen.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Entfällt

D. Kosten

Entfällt

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag nimmt die Vorschläge für drei Verordnungen zur Vollendung des Binnenmarktes in der Zivilluftfahrt zur Kenntnis. Er begrüßt, daß mit dem dritten Luftverkehrspaket die Verwirklichung der vom EWG-Vertrag eingeräumten Freiheiten und die Aufhebung der Unterscheidung zwischen grenzüberschreitendem Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten und dem Inlandsverkehr in den Mitgliedstaaten umgesetzt werden. Sie sind Schritte auf dem Weg zu einer wettbewerbsorientierten Luftverkehrspolitik. Dabei ist in einem integrierten Gesamtkonzept des Verkehrs sicherzustellen, daß auch die Kapazitätsgrenzen der Infrastruktur, die Erfordernisse des Umweltschutzes gemäß Artikel 130r EWG-Vertrag und die Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern angemessen berücksichtigt werden. In Verfolgung des Subsidiaritätsprinzips sollen den Mitgliedstaaten Möglichkeiten erhalten bleiben, ihre Zielvorgaben in diesen Bereichen auch in der Luftverkehrspolitik zu verfolgen.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, sich in den weiteren EG-Verhandlungen dafür einzusetzen, daß

1. der EG-Kommission außerhalb des Wettbewerbsrechtes keine Kompetenz zur Verhängung von Bußgeldern eingeräumt wird,
2. die bisherigen Kompetenzen des Rates hinsichtlich der Kommissionsentscheidungen nicht eingeengt werden,
3. es nicht zu sicherheitsrelevanten Überschneidungen der Verordnung über die Betriebsgenehmigung von Luftfahrtunternehmen mit der Verordnung über technische Vorschriften und Verfahren für Zivilluftfahrzeuge kommt,
4. die Frage der Außenbeziehungen der Gemeinschaft in der Zivilluftfahrt in einer gesonderten Verordnung geregelt wird,
5. die Kabotage quantitativ und qualitativ stufenweise und in Verbindung mit Nachbarschaftsverkehren mit gestaffelten Kapazitätsgrenzen eingeführt wird,
6. ein System der freien Tarifgestaltung eingeführt wird und soweit Schutzmaßnahmen erforderlich werden, diese so unbürokratisch wie möglich sein sollen.

Bonn, den 11. März 1992

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst	**Ferdi Tillmann**
Vorsitzender	Berichterstatter

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(91) 275 endg.
Brüssel, den 18. September 1991

Vollendung der Zivilluftfahrtpolitik in der Europäischen Gemeinschaft mit Blick auf den Binnenmarkt

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftverkehrsunternehmen

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über den Zugang von Luftverkehrsunternehmen zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über Flugpreise und Luftfrachtraten

(von der Kommission vorgelegt)

Begründung

I. Einleitung

Bei Annahme des zweiten Luftverkehrspakets im Juni 1990 war bereits klar, welche Schritte zur weiteren Liberalisierung vor dem 1. Januar 1993 unternommen werden müssen. Die Liberalisierung ist jedoch nur ein Baustein der gemeinsamen Luftverkehrspolitik, weshalb es nützlich sein mag, sie zunächst einmal kurz in den Gesamtzusammenhang einzuordnen.

II. Der politische Rahmen

Ziele

Die Fähigkeit des Luftverkehrssystems, Menschen aus allen Teilen der Gemeinschaft und aus Drittländern schnell zueinander zu bringen, ist ein unverzichtbares Element für den Integrationsprozeß innerhalb der Gemeinschaft und für die Entwicklung engerer Beziehungen zwischen der Gemeinschaft und der übrigen Welt.

Wenn größere Entfernungen zu überwinden sind, leistet der Luftverkehr einen wesentlichen Beitrag zur Befriedigung der Nachfrage sowie zum wirtschaftlichen und sozialen Integrationsprozeß in der Gemeinschaft.

Er schafft nicht nur engere und schnellere Verbindungen zwischen den zentralen Regionen der Gemeinschaft, sondern auch zwischen den zentral und den am Rande der Gemeinschaft gelegenen Gebieten. Letzteres ist von besonderer Bedeutung, da Flugverbindungen zusammen mit verbesserten Telekommunikationseinrichtungen dazu dienen können, Nachteile von am Rande gelegenen Regionen auszugleichen und dadurch deren wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere im Dienstleistungsbereich (u. a. Fremdenverkehr), zu fördern. Besondere Bedeutung kommt dem Luftverkehr bei der Personenbeförderung zu, aber auch der Luftfrachtverkehr sollte nicht vergessen werden.

Eine weitere Aufgabe in diesem Bereich besteht darin, Flugverbindungen in die weniger entwickelten Randgebiete mit geringer Verkehrsnachfrage aufrechtzuerhalten, wenn weder das tatsächliche noch das potentielle Verkehrsvolumen dieser Strecken einen Flugdienst für ein gewerbliches Unternehmen lohnend macht. In solchen Fällen muß der Luftverkehr deshalb bisweilen auch gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen übernehmen.

Zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 15. Oktober 1991 — 021 — 680 70 — E — Ve 265/91.

Wie wichtig regelmäßige Flugverbindungen zwischen den Hauptzentren der Gemeinschaft und der übrigen Welt sind, bedarf wegen des engen Zusammenhangs, der zwischen dem Vorhandensein direkter Flugverbindungen und wirtschaftlicher Zusammenarbeit besteht, keiner Erläuterung. Ein umfangreiches außergemeinschaftliches Netz kann als Voraussetzung für die Entwicklung guter wirtschaftlicher und sonstiger Beziehungen zwischen der Gemeinschaft und der restlichen Welt gelten. Hier spielt die Luftfracht schon eine sehr viel wichtigere Rolle.

Neben diesen grundsätzlichen Beförderungsaufgaben gilt es, eine Reihe weiterer Zielsetzungen zu berücksichtigen.

Natürlich wäre der Nutzen des Verkehrs sehr in Frage gestellt, wenn die Beförderungskosten zu hoch wären. Solange andere Verkehrsträger den gleichen Zweck erfüllen, mag dies nicht einmal problematisch sein, doch bei Entfernungen über 1 000 km spielt der Luftverkehr eine bedeutsame Rolle, weshalb die Flugpreise auf einem vertretbaren, niedrigen Niveau gehalten werden müssen.

Der Fremdenverkehr in vielen Gegenden der Gemeinschaft ist darauf angewiesen, daß Flüge zu günstigen Preisen angeboten werden.

Zu beachten ist außerdem die Qualität der den Fluggästen gebotenen Leistungen (Sicherheit, Zuverlässigkeit, Häufigkeit, Auswahl, Flexibilität).

Für die Durchführung von Luftverkehr müssen die infrastrukturellen Voraussetzungen stimmen; die Bereitstellung dieser Infrastruktur ist jedoch insbesondere wegen der Folgen für die Umwelt mit nicht unerheblichen Problemen verbunden.

Der Luftverkehr muß eine gesunde finanzielle Basis haben, damit Fluggästen und Verladern ein zuverlässiges Angebot sowie dem Personal annehmbare Arbeitsbedingungen garantiert werden können.

Das Luftverkehrsgewerbe der Gemeinschaft muß sich weltweit im Wettbewerb behaupten können, da der Luftverkehr und die mit ihm verwandten Bereiche, z. B. die Raumfahrt, wichtige Arbeitgeber für hochqualifizierte Arbeitskräfte sind, dort auch für andere Bereiche neue Technologien entwickelt werden und sie nicht zuletzt die Zahlungsbilanz aufbessern.

Die gemeinsame Luftverkehrspolitik muß folglich zum einen für einen finanziell gesunden Wirtschaftszweig mit einer gewissen wirtschaftlichen Stabilität und annehmbaren Beschäftigungsbedingungen sorgen, zum anderen eine Marktstruktur gewährleisten, in der die Luftverkehrsunternehmen ihre Tätigkeit an die Marktentwicklungen anpassen und dem Verbraucher eine ausreichende Zahl von Flügen zu vernünftigen Preisen anbieten können.

Wettbewerb ist erfahrungsgemäß für das Erreichen dieser Ziele wünschenswert. Da ein gänzlich unregulierter Markt jedoch zu Mißbrauch und sogar zu einem wettbewerbsfeindlichen Verhalten führen kann, ist ein gewisses Maß an Regulierung zur Abwehr derartiger Praktiken und zum Schutz der Verbraucher erforderlich.

Allerdings sollten sich Interventionen auf die Fälle beschränken, wo Entwicklungen aus dem Ruder laufen.

Der rechtliche Rahmen, der bleiben bzw. entstehen wird, soll jedenfalls dafür sorgen, daß einzelnen Luftverkehrsunternehmen keine unlauteren Vorteile zugute kommen, zumal wenn diese auf Kosten der Sicherheit gehen.

Die vorstehend beschriebenen Ziele entsprechen vier großen Politikbereichen:

A. Liberalisierung

B. Harmonisierung

C. Infrastruktur

D. Außenbeziehungen

A. Liberalisierung

1. Luftverkehrspolitik

Sie betrifft vier Bereiche: Tarife, Marktzugang, Kapazitätskontrolle und die Erteilung von Genehmigungen an Luftverkehrsunternehmen. Ziel dieser Politik ist die Schaffung einer Marktstruktur, die Wettbewerb und Flexibilität auf dem Markt fördert, so daß die Luftverkehrsunternehmen ihren Betrieb auf einer kommerziellen Grundlage fortführen können und dem Verbraucher verschiedene Wahlmöglichkeiten geboten werden. Diese Politik verwirklicht die Vertragsgrundsätze der Dienstleistungsfreiheit und des Niederlassungsrechts. Die vorliegenden Vorschläge sollen die diesbezügliche Politik vervollständigen (Einzelheiten auf den Seiten 7 ff.).

2. Schutz gegen wettbewerbsfeindliche Verhaltensweisen

Die Kommission verfügt über geeignete Mittel, um gegen wettbewerbswidriges Verhalten vorzugehen. Die bestehenden Wettbewerbsverordnungen sind unlängst erweitert worden, um unverzüglich gegen Verdrängungspraktiken vorgehen zu können. Zugleich hat die Kommission die Möglichkeit erhalten, eine Zusammenarbeit zwischen Luftverkehrsunternehmen, die die Effizienz des Luftverkehrssystems zum Wohle der Nutzer erhöht, von der Anwendung der Wettbewerbsregeln freizustellen.

Die Kommission hat darüber hinaus Befugnisse, staatliche Beihilfen zu kontrollieren, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

3. Schutz gegen unlauteres Wettbewerbsverhalten

Die Kommission verfügt auf diesem Gebiet bereits über direkte Kontrollmöglichkeiten. Sie hat Entscheidungsbefugnisse bei zu hohen oder zu niedrigen Tarifen, diskriminierenden Verkehrsbeschränkungen auf Flughäfen, protektionistischen Maßnahmen zugunsten neuer Flugverkehre, übermäßig restriktiven

gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und beim Einfrieren bzw. Senken der Kapazitäten wegen wirtschaftlicher Härten.

B. Harmonisierung

Da die Liberalisierung tatsächlich einen einzigen Luftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft schaffen wird, müssen zahlreiche Normen und Standards harmonisiert werden, um den gemeinschaftlichen Luftverkehrsunternehmen, unabhängig davon, wo sie niedergelassen sind, gleiche Startbedingungen für den Wettbewerb zu gewährleisten.

Eine Harmonisierung soll daher unter anderem in folgenden Bereichen stattfinden:

1. Sicherheit

Für die *Untersuchung von Unfällen,* die Zusammenarbeit und den Austausch von Experten gibt es bereits eine Richtlinie. Über Verbesserungen wird zur Zeit nachgedacht.

Gemeinsame Lufttüchtigkeitsvorschriften (JAR) wird der Rat in Kürze beschließen.

Gemeinsame Vorschriften für *Befähigungszeugnisse* sind in Arbeit.

Das gleiche gilt für *Beschränkungen der Flugzeiten.*

Die Notwendigkeit von Vorschlägen zu den letzten drei Themenbereichen ist vom Rat bestätigt worden.

2. Lauterer Wettbewerb

Ein Verhaltenskodex für die Benutzung *rechnergestützter Buchungssysteme,* der einen unverzerrten Wettbewerb und auch ein gewisses Maß an Verbraucherschutz garantiert, ist bereits in Kraft.

Ein Verhaltenskodex für die *Zuweisung von Zeitnischen,* mit dem Transparenz, Nichtdiskriminierung und ein gewisses Maß an Bewegung auf dem Markt sichergestellt werden sollen, liegt als Vorschlag vor. Auch diesen Vorschlag hatte der Rat angefordert.

Vorgeschlagen wurden ferner regelmäßige *Konsultationen zwischen Flughäfen und Flughafenbenutzern.* Mit den geplanten Regelungen wird eine bestmögliche Nutzung des knappen Angebotes angestrebt und zugleich der Grundsatz eines angemessenen Verhältnisses zwischen den Kosten und den Flughafengebühren eingeführt. Außerdem wird vorgeschlagen, die Flughäfen als vollberechtigte Teilnehmer des Konsultationsprozesses auch in die Slotvergabeverfahren einzubeziehen. Diese ganze Initiative soll ein erster Schritt sein, um das Kapazitätsproblem auf Flughäfen in den Griff zu bekommen.

3. Verbraucherschutz

Regeln für *Ersatzleistungen bei Nichtbeförderung* sind bereits angenommen worden.

Ein Verhaltenskodex für *Reisebüros* ist ebenso in Arbeit wie gemeinsame *Haftungsvorschriften* (Warschauer Abkommen).

4. Umweltschutz

Beschränkungen des *Lärmpegels* durch Flugverbote für Luftfahrzeuge, die den Bestimmungen von Kapitel 2 nicht genügen, wurden bereits vor zehn Jahren beschlossen. Außerdem sind Regeln in Kraft, wonach Luftfahrzeuge, die Kapitel 3 nicht entsprechen, nicht neu in Betrieb gesetzt werden dürfen. Darüber hinaus sind vor kurzem Regeln über die Außerbetriebnahme von Luftfahrzeugen, die Kapitel 3 nicht entsprechen, vorgeschlagen worden. Mit einer raschen Annahme dieses Vorschlags durch den Rat wird gerechnet.

Umweltvorschriften für Flughäfen sind in Arbeit.

C. Infrastruktur

Das europäische Luftfahrtsystem hat ernste Kapazitätsprobleme, deren Ursache zum einen das unzulängliche Flugsicherungssystem und zum anderen das Fehlen ausreichender Start- und Landebahnen in wichtigen Wirtschaftszentren der Gemeinschaft ist. In beiden Bereichen sind Rechtsvorschriften vonnöten.

Selbst der Rat fordert gemeinsame Spezifikationen für FS-Ausrüstungen.

Die Kommission prüft gegenwärtig auch die Lage auf allen Großflughäfen in der Gemeinschaft, um insbesondere festzustellen, ob dort eine Art von Umweltvertrag abgeschlossen werden könnte, in dem der Ausbau der Flughäfen an bestimmte Umweltschutzauflagen geknüpft wäre. Diese Untersuchung dürfte bis Juli abgeschlossen sein; danach soll umgehend mit der Ausarbeitung von Rechtsvorschriften begonnen werden.

Diese Probleme werden auch weit über das Jahr 1992 hinaus noch aktuell sein.

D. Außenbeziehungen

Rechtsvorschriften der Gemeinschaft bestehen bereits für Tarife, Kapazitätskontrolle und Marktzugang sowie für zahlreiche andere Bereiche. Diese drei Fragenkomplexe bilden für gewöhnlich das Rückgrat aller bilateralen Abkommen. Die Frage der Außenbeziehungen und der diesbezüglichen Zuständigkeit der Gemeinschaft ist deshalb keine reine Gedankenspielerei. Tatsache ist nämlich, daß ein Abkommen zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland in praktisch allen Fällen Folgen für die kommerzielle Situation innerhalb der Gemeinschaft und damit für Luftverkehrsunternehmen aus den anderen Mitgliedstaaten hat.

Es sprechen somit gewichtige Gründe dafür, daß sich die Gemeinschaft der Frage der Außenkompetenz ohne Verzug annimmt. Den Verfahrensfragen ist ein eigener Vorschlag gewidmet [KOM(90) 17 endg.], doch muß bald gehandelt werden, damit der Besitzstand der Gemeinschaft nicht aufs Spiel gesetzt wird.

III. Liberalisierungsvorschläge

Beigefügt sind drei Verordnungsvorschläge:

a) Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftverkehrsunternehmen

b) Marktzugang

c) Flugpreise und Luftfrachtraten

Um eine eindeutige Rechtslage zu schaffen, betreffen die drei Vorschläge alle Formen der Zivilluftfahrt, so daß zum Beispiel auch der Luftfrachtverkehr einbezogen worden ist.

Gemäß Artikel 3 der Verordnung 2343/90 des Rates sind Vorschläge betreffend die Betriebserlaubnis und Streckenerlaubnis für Luftverkehrsunternehmen vorzulegen. Zur Betriebserlaubnis für Luftverkehrsunternehmen ist ein eigener Vorschlag vorgelegt worden, doch hinsichtlich der Streckenerlaubnisse bestand die Ansicht, daß eine unterschiedliche Behandlung von Luftverkehrsunternehmen, die Flugverkehr in einen Mitgliedstaat betreiben, und solchen, die in einem Mitgliedstaat niedergelassen sind, nicht zweckmäßig ist bzw. — anders ausgedrückt — daß eine umgekehrte Diskriminierung nicht erfolgen sollte. Der Vorschlag für die Streckenerlaubnis ist deshalb in den Vorschlag für den Marktzugang einbezogen worden, wodurch gewährleistet ist, daß Luftverkehrsunternehmen, unabhängig davon, in welchem Mitgliedstaat sie ihre Genehmigung erhalten haben, gleich behandelt werden.

a) Die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftverkehrsunternehmen

Bislang gibt es keine spezifischen Gemeinschaftsbestimmungen, die das Verhältnis zwischen den zuständigen einzelstaatlichen Behörden und Luftverkehrsunternehmen regeln, die in einem Mitgliedstaat niedergelassen sind oder sich niederlassen wollen. In seinem Beschluß zur zweiten Phase hat der Rat jedoch gefordert, daß die diesbezügliche Politik ab 1. September 1992 auf harmonisierten Gemeinschaftskriterien gründen müsse.

Die Kommissionsvorschläge für das zweite Luftverkehrspaket enthielten bereits ein erstes Bündel von Bestimmungen für die Erteilung von Betriebs- und Streckenerlaubnissen. Damals ging es hauptsächlich darum, den Grundsatz anzunehmen, daß ein antragstellendes Unternehmen, wenn es die wirtschaftliche und fachliche Eignung besitzt, Anspruch auf eine Betriebsgenehmigung für den Luftverkehr hat.

Der Rat bestätigte zwar die Notwendigkeit eines gemeinschaftlichen Vorgehens, kam jedoch zu dem Schluß, daß zunächst gemeinsame Bestimmungen über die Anforderungen an die wirtschaftliche und fachliche Eignung erlassen werden müßten, bevor bestimmte Verpflichtungen in diesem Bereich übernommen werden könnten.

Die Kommission war stets der Auffassung, daß das Fehlen einer kohärenten Politik bezüglich der Ausstellung (bzw. Bestätigung) von Betriebsgenehmigungen für Luftverkehrsunternehmen eine zentrale politische Frage im Zusammenhang mit dem Marktzugang und dem Markteintritt war. Sie hat diese Problematik daher in enger Zusammenarbeit mit Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten und von verschiedenen betroffenen Organisationen (AEA, ACE, ERA und Verbraucherverbänden) eingehend geprüft und dabei auch die in den Mitgliedstaaten und anderen Teilen der Welt (USA) bestehenden Regelungen sorgfältig analysiert.

Alle beteiligten Parteien und Sachverständigen waren sich darin einig, daß ein hoher Sicherheitsstandard und ein ausreichendes Maß an Kontinuität im Flugverkehr die wichtigsten anzustrebenden Ziele sind.

Die Kommission hat daraufhin fünf zentrale Fragen herausgearbeitet:

1. Welche Anforderungen bestehen hinsichtlich der Eigentumsfrage und des Unternehmenssitzes?
2. Wie lassen sich vertretbare und sinnvolle wirtschaftliche und finanzielle Standards definieren?
3. Ist es erforderlich bzw. sinnvoll, unterschiedliche Vorschriften für unterschiedliche Luftverkehrsunternehmen (oder Betriebsformen) aufzustellen?
4. Sollte die Marktlage bei der Entscheidung über den Antrag generell berücksichtigt werden?
5. Nach welchen Maßstäben sollte die fachliche Eignung beurteilt werden?

Nach sorgfältiger Analyse grundsätzlicher Optionen ist die Kommission zu folgenden Ergebnissen gelangt:

ad 1 (siehe Artikel 4)

Angesichts des Wesens der internationalen Luftfahrt muß es Vorschriften hinsichtlich eines gemeinschaftlichen Eigentümers sowie für Kontrolle und Sitz geben. Demnach muß ein Luftverkehrsunternehmen mehrheitlich EG-Angehörigen gehören und von diesen auch tatsächlich kontrolliert werden und muß sich der Vorstand mehrheitlich aus solchen Staatsangehörigen zusammensetzen.

Da diese Eigentumsauflagen jedoch möglicherweise eine normale Geschäftsentwicklung, wie sie im Interesse der Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft wäre, behindert, sollen mit Drittländern — zum beiderseitigen Nutzen und unbeschadet internationaler Verpflichtungen — liberalere Übereinkünfte getroffen werden können.

ad 2 (siehe Artikel 5)

Festzulegen sind außerdem wirtschaftliche und finanzielle Anforderungen, damit das eigentliche politische Ziel erreicht wird, nämlich ein ausreichendes Maß an Stabilität im Flugverkehr; (das heißt, auf dem Markt sollen nur Unternehmen mit einer soliden finanziellen Basis tätig sein). Die Bestimmungen müssen so ausgewogen sein, daß einerseits in allen Mitgliedstaaten wirksame und klare Bestimmungen bestehen und daß andererseits zu starre und bürokratische Vorschriften vermieden werden, die den Marktentwicklungsmöglichkeiten der Luftverkehrsunternehmen schaden könnten. Bei alledem muß der Grundsatz der Nichtdiskriminierung gewahrt bleiben.

Die Kommission hat sich für ein Bündel einfacher, aber klarer wirtschaftlicher und finanzieller Vorschriften entschieden, die einen annehmbaren Mindeststandard für die Erteilung bzw. das Fortgelten einer Betriebsgenehmigung festlegen.

Zwischen Neuankömmlingen und etablierten Luftverkehrsunternehmen wird nur insoweit getrennt, als dies nötig ist, um zu gewährleisten, daß Marktneulinge ihren Betrieb auf einer gesunden finanziellen und wirtschaftlichen Basis aufnehmen.

Die Vorschriften betreffen die finanzielle Liquidität, die Beobachtung finanzieller Entwicklungen, die finanzielle Gesamtstruktur, den Versicherungsschutz und die Geltungsdauer der Genehmigung.

ad 3 (siehe Artikel 5)

Die Kommission hat sehr sorgfältig geprüft, ob es notwendig ist, für unterschiedliche Betriebsformen (Linien-, Gelegenheits-, Regionalverkehr usw.) auch unterschiedliche Betriebsgenehmigungen vorzusehen.

Dabei ist sie zu dem Schluß gelangt, von gesonderten Bestimmungen für die einzelnen Unternehmenstypen abzusehen; lediglich für Luftverkehrsunternehmen, die sehr kleine Luftfahrzeuge einsetzen, sollen etwas lockerere Bestimmungen gelten.

Dem liegt nicht nur das allgemeine Bestreben zugrunde, übermäßig komplizierte Bestimmungen zu vermeiden, sondern auch die Überlegung, daß durch die Vorschriften keine Segmentierung der sich sehr häufig überschneidenden Märkte erfolgen darf, die die Luftverkehrsunternehmen daran hindern würde, auf die sich schnell wandelnden Gegebenheiten des Marktes rasch zu reagieren.

Die Kommission ist allerdings der Ansicht, daß der vom antragstellenden Luftverkehrsunternehmen vorzulegende Wirtschaftsplan eine *flexible* Möglichkeit bietet, das finanzielle Potential eines Unternehmens vor dem Hintergrund des Umfangs und der Art des beabsichtigten Betriebes ebenso zu berücksichtigen wie die wirtschaftlichen Folgen von betrieblichen Änderungen.

ad 4

Einige Mitgliedstaaten und Luftverkehrsverbände vertreten die Auffassung, daß bei der Entscheidung über einen Antrag auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung den Auswirkungen eines neu zugelassenen Unternehmens auf dem Markt im allgemeinen und der wirtschaftlichen Lage der bestehenden Unternehmen im besonderen in der einen oder anderen Weise ausdrücklich Rechnung getragen werden sollte.

Die Kommission erkennt die potentielle Bedeutung dieses Argumentes an und hat deshalb alle damit zusammenhängenden Fragen einer eingehenden Prüfung unterzogen. Dabei ist sie zu dem Ergebnis gelangt, daß dieser Aspekt hinreichend dadurch abgedeckt ist, daß das antragstellende Luftverkehrsunternehmen einen Wirtschaftsplan vorlegen muß.

Bei der Bewertung dieser Wirtschaftspläne werden die Behörden hinreichend Gelegenheit haben, die Fundiertheit der diesen Plänen zugrundeliegenden Annahmen zur Marktentwicklung zu überprüfen und gänzlich unrealistische Pläne als solche zu erkennen.

Die Kommission kann sich somit den Vorstellungen, daß den Interessen bereits etablierter Luftverkehrsunternehmen ein besonderer Schutz zuteil werden müßte, nur insofern anschließen, als sie eine angemessene Überprüfung der Durchführbarkeit der Wirtschaftspläne neuer Luftverkehrsunternehmen vorschlägt. Angesichts der ohnehin schon zahlreich bestehenden wirtschaftlichen Marktzutrittsschranken würde ein derartiger zusätzlicher Schutz die Gefahr starrer Marktstrukturen bergen, die sich letzten Endes negativ auf die weltweite Wettbewerbsfähigkeit des gemeinschaftlichen Luftverkehrsgewerbes auswirken würden.

Nicht zuletzt gilt es, die äußerst nützliche Rolle, die neue Luftverkehrsbetreiber bei der Vervollständigung des Netzes und bei der Ausfüllung von Marktlücken spielen können, durch eine angemessene Regelung der Betriebsgenehmigungen anzuerkennen.

ad 5 (siehe Artikel 9)

Bei den technischen Vorschriften dürfen wegen der damit verfolgten Sicherheitsziele keine Abstriche gemacht werden. Eine Betriebsgenehmigung sollte einem antragstellenden Luftverkehrsunternehmen daher nicht erteilt werden bzw. nicht weitergelten, wenn es den technischen Vorschriften nicht genügt.

Langfristig sollten sich die technischen Vorschriften an die JAA-Auflagen für Luftverkehrsbetreiberscheine, die derzeit erarbeitet werden, anlehnen. Bis diese Bestimmungen jedoch wirksam werden, sollen die Mitgliedstaaten auf der Grundlage ihrer bestehenden eigenen Vorschriften entscheiden.

b) Marktzugang

Mit dem zweiten Luftverkehrspaket wurde das Recht auf Inanspruchnahme der dritten, vierten und fünften Freiheit auf Strecken von allen Flughäfen eines Mitgliedstaats zu allen Flughäfen eines anderen Mitgliedstaats eingeführt; bei den Verkehrsrechten der fünften Freiheit bestehen derzeit jedoch noch gewisse Beschränkungen. Der Rat hat festgelegt, daß ab 1. Januar 1993 die fünfte Freiheit in vollem Umfang verwirklicht und das Recht auf Kabotage eingeführt werden soll.

Diese verbesserten Marktzugangsmöglichkeiten werden natürlich zu mehr Wettbewerb führen. Das ist einerseits zwar positiv zu werten, kann andererseits jedoch die Ausgangsposition neuer Marktteilnehmer erschweren; außerdem ist dadurch die Einrichtung von Flugverkehrsverbindungen, die aus regionalpolitischen Gründen zu bestimmten Gebieten bestehen sollten, in Frage gestellt.

Bisher wurden diese Probleme dadurch gelöst, daß ein Fluglinienunternehmen auf einer neuen Strecke bis zu zwei Jahre lang geschützt wurde und befristet gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt wurden. Dieses Verfahren sollte beibehalten und, soweit erforderlich, ausgebaut werden.

Das Recht auf Inanspruchnahme der fünften Freiheit ist zwar derzeit noch beschränkt, doch sollen diese Beschränkungen nach dem Willen des Rates im Passagier- wie auch im Luftfrachtverkehr fallen.

In zwei anderen wichtigen Bereichen mußte die Kommission bei der Ausarbeitung ihrer Vorschläge zum Marktzugang grundlegende politische Lösungswege und Alternativen untersuchen.

Der Rat hat die Kommission aufgefordert, Vorschläge für Vorschriften über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen für Luftverkehrsunternehmen (siehe vorstehenden Abschnitt) sowie von *Streckenerlaubnissen* zu unterbreiten. Es erscheint selbstverständlich, daß alle Luftverkehrsunternehmen mit einer Betriebsgenehmigung eines Mitgliedstaats gleiche Zugangsmöglichkeiten zu einer Streckenerlaubnis haben müssen; zudem wäre es unlogisch, wenn Beschränkungen durch restriktive Bestimmungen über die Mehrfachbenennung (wenn diese beibehalten werden) nur für ausländische Luftverkehrsunternehmen, nicht aber für Unternehmen in ihrem Registrierungsstaat gelten sollten.

Es ließe sich jedoch einwenden, daß Luftverkehrsunternehmen auf Strecken, die nicht durch gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen oder Sonderbestimmungen für neue, mit kleinem Fluggerät durchgeführte Flugverkehre geschützt sind, bis zu einem gewissen Grad vor neuen Marktteilnehmern geschützt werden müssen.

Ein solches Vorgehen ließe sich — wenn überhaupt — lediglich auf schwach frequentierten Strecken rechtfertigen, auf denen die Tätigkeit von mehr als zwei oder drei Luftverkehrsunternehmen nicht vertretbar ist. Die Kommission hat eingehend und völlig unvoreingenommen geprüft, ob auf schwach frequentierten Strecken, auf denen keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bestehen, eine nichtdiskriminierende Auswahl vorgenommen werden müßte. Dabei gelangte sie zu der Erkenntnis, daß weitere Schutzvorschriften — über die bereits geschützten Bereiche hinaus — letztlich kontraproduktiv wären, da sie das normale Spiel der Wettbewerbskräfte im Markt lähmen würden. Diesem Schluß liegen folgende Überlegungen zugrunde:

— Die Einrichtung neuer rechtlicher Marktzugangsbeschränkungen zusätzlich zu den bereits bestehenden faktischen Beschränkungen durch Infrastrukturengpässe und Rechte aus altem Besitzstand könnte den Spielraum für Schaffung und Erhaltung des notwendigen Ausmaßes an Wettbewerb, der Triebfeder für Verbesserungen der Leistungsfähigkeit im Luftverkehrsgewerbe ist, weitgehend aushöhlen;

— zusätzliche Auswahlverfahren mit dem Ziel transparenter und nichtdiskriminierender Entscheidungen auf der Grundlage objektiver Kriterien lassen sich nicht ohne die Schaffung neuer Verwaltungsapparate bewerkstelligen. Die Einzel- und Gemeinkosten eines solchen Verwaltungsaufwands sind höher als der mögliche Nutzen, der nur in ganz bestimmten Einzelfällen zum Tragen käme.

Die Kommission hat sich daher entschlossen, diese Flugverkehre nicht durch Einzelregelungen zu schützen, sondern die Bestimmungen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen neu zu fassen. Es wird vorgeschlagen, eine bestimmte Kapazitätsgrenze (30 000 Sitzplätze pro Jahr) nur dazu heranzuziehen, den Zugang auf ein Unternehmen zu beschränken und neu eingerichtete Verbindungen mit kleinerem Fluggerät befristet zu schützen. Sie soll jedoch nicht dazu dienen können, längerfristige gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu verankern.

Kabotage

Die zweite grundlegende Frage betrifft die Einführung von Kabotagerechten. Der Verkehrsrat hat bereits bekräftigt, daß diese Rechte fester Bestandteil des Binnenmarktkonzepts sind. Das bedeutet im Prinzip, daß Kabotagerechte bis zum 1. Januar 1993 in vollem Umfang einzuführen sind.

Die Kommission hat eingehend untersucht, ob diese Rechte schrittweise eingeführt werden müssen, um Marktzerrüttungen zu vermeiden. Dabei ergab sich, daß die Inanspruchnahme von Kabotagerechten nur von begrenztem wirtschaftlichem Interesse für Luftverkehrsunternehmen ist, besonders dann, wenn der betreffende Flugverkehr nicht in das normale Streckennetz des Unternehmens eingebunden ist, das heißt die Kabotage „dezentral" durchgeführt wird.

Die Einrichtung von Kabotageflugverkehren erfordert sehr sorgfältige Vorbereitungen, so daß inländische Luftverkehrsunternehmen hier zumindest vorerst Wettbewerbsvorteile haben.

Die Kommission hält es daher nicht für erforderlich, die volle Umsetzung des Binnenmarkts in diesem Bereich durch gezielte Vorschriften hinauszuzögern.

Im Einzelfall kann hier nach Ansicht der Kommission zudem auf die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zurückgegriffen werden.

Die Kommission gelangte daher zu der Auffassung, daß es nicht sonderlich sinnvoll wäre, Übergangsregelungen für die Inanspruchnahme von Kabotagerechten einzuführen.

c) Flugpreise und Luftfrachtraten

Vor allem bei den nicht voll flexiblen Flugpreisen besteht bereits seit Annahme des zweiten Luftverkehrspakets im Jahre 1990[1]) erheblicher Spielraum hinsichtlich der Preisbildung. Der Ministerrat hat jedoch beschlossen, daß ab 1. Januar 1993 für sämtliche Flugpreise in der Gemeinschaft ein voll entwikkeltes System der doppelten Ablehnung gelten soll.

Der Normalfall im Binnenmarkt sieht so aus, daß die Unternehmen ihre Geschäfte unter normalen kommerziellen Bedingungen betreiben können. Das heißt, die Unternehmen sollten dort, wo Wettbewerb besteht, ihre Preispolitik frei bestimmen können. Dies war in der Zivilluftfahrt bislang mit Ausnahme bestimmter Billigtarife nicht der Fall, und wird es auch mit dem System der doppelten Ablehnung nicht sein. Die Kommission ist daher der Auffassung, daß die Preisbildung nach Herstellung normaler Wettbewerbsbedingungen in der Zivilluftfahrt frei sein muß. Es wird eine Weile dauern, bis die jetzt vorgeschlagenen Maßnahmen wirksam werden, doch in drei Jahren dürfte dies der Fall sein; ausgenommen sind besondere Situationen, etwa bei Kapazitätsengpässen, weswegen die Einführung der freien Preisbildung im Fluglinienverkehr für das Jahr 1996 vorgeschlagen wird. An der gegenwärtigen Situation der freien Preisbildung im Gelegenheits- und im Luftfrachtverkehr sollte nicht gerüttelt werden.

Das System der doppelten Ablehnung ist bereits im zweiten Luftverkehrspaket enthalten und von dort mit einigen wenigen technischen Änderungen übernommen worden.

Eine Frage muß jedoch noch gelöst werden. Sie betrifft die bestehende Regelung mit der Schutzklausel, wonach die Kommission auf Ersuchen eines Mitgliedstaats einen Flugpreis zu prüfen hat. Wenn diese Möglichkeit nicht in der einen oder anderen Weise eingeschränkt wird, kann dies recht umständlich sein.

Auch die Einführung des Systems der doppelten Ablehnung an Stellen, wo heute automatisch genehmigt wird, läßt sich hinterfragen.

Diese Problematik ist mit den nationalen Sachverständigen und anderen Beteiligten (Luftverkehrsgewerbe, Verbraucher) erörtert worden; dabei wurde weitgehend Übereinstimmung erzielt, daß

a) am Grundsatz der Kostenbezogenheit und

b) an den Schutzklauseln festgehalten werden sollte, letztere jedoch auf Situationen zu begrenzen sind, in denen die Verbraucherinteressen besonders gefährdet sind, das heißt bei den meistgenutzten voll flexiblen Flugpreisen auf Strecken mit eingeschränktem Wettbewerb.

Aufgrund dieser prinzipiellen Überlegungen schlägt die Kommission vor, die Verfahren zur Beilegung eines Streits über die Ablehnung oder Genehmigung eines Flugpreises geringfügig umzugestalten (Artikel 7). Demzufolge soll die Möglichkeit, der Kommission einen Flugpreis zur Prüfung zu unterbreiten, auf voll flexible Flugpreise begrenzt werden, die auf Strecken mit aus dem einen oder anderen Grund eingeschränktem Wettbewerb berechnet werden. Hierdurch läßt sich die Verwendung der Schutzklauseln — zusätzlich zum System der doppelten Ablehnung — auf Situationen beschränken, in denen dieses System wegen mangelnden Wettbewerbs nicht gut funktionieren würde.

Außerdem wird vorgeschlagen, daß die Anwendung eines der Kommission zur Prüfung vorgelegten Flugpreises während dieser Prüfung nicht ausgesetzt wird, sondern andauert. Mit diesem Vorgehen wird verhindert, daß auf Gemeinschaftsebene ein neuer komplizierter Tarifprüfungsapparat aufgebaut und gleichzeitig das System der doppelten Ablehnung durch eine Rückwendung zu einer Überregulierung untergraben wird.

Es bleibt die Frage, ob die Anwendung des Systems der doppelten Ablehnung in Bereichen, in denen heute automatisch genehmigt wird, einen Rückschritt darstellt. Die Kommission sieht sehr wohl, daß eine Re-Regulierung liberalisierter Bereiche als solcher betrachtet werden könnte, und hat deshalb in enger Zusammenarbeit mit Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten geprüft, wie sich sinnlose Rückentwicklungen in diese Richtung vermeiden ließen. Sie ist zu dem Schluß gelangt, daß der Gefahr einer Re-Regulierung mit der doppelten Ablehnung als Regelfall dadurch begegnet werden kann, daß bestimmte Tarifarten von der Anwendung komplizierter Schutzklauselverfahren ausgeklammert und daß zugleich Flugpreise, die in Verbindung mit Pauschalreisearrangements (IT-Tarife) oder Gruppenreisen angeboten werden, automatisch genehmigt werden (Artikel 4).

d) Der Gelegenheitsflugverkehr — ein Problem für sich

Der hohe Anteil des Gelegenheitsverkehrs am gesamten Luftverkehr ist eines der herausragendsten Merkmale des innereuropäischen Verkehrsmarktes. Gemessen in Passagierkilometern entfallen 65 % des innergemeinschaftlichen Luftverkehrs auf Bedarfsflugunternehmen.

Die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften betreffen bislang nur den Fluglinienverkehr (und die Luftfracht). Die Fluglinienunternehmen beschweren sich deshalb, daß sie — anders als die Bedarfsflugunternehmen — einer ständig zunehmenden Zahl von Gemeinschaftsbestimmungen unterliegen.

[1]) Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 des Rates vom 24. Juli 1990, ABl. Nr. L 217 vom 11. August 1990.

Da umgekehrt die Liberalisierung des Marktzugangs für den Fluglinienverkehr mittlerweile bis zu einem gewissen Grade weiter vorangeschritten ist als die Möglichkeiten, die Bedarfsflugunternehmen offenstehen, beschweren sich nun zunehmend auch letztere. Aufgrund der liberalen Flugpreisbestimmungen können die Linienunternehmen im Marktsegment für Urlaubsreisen unmittelbar in Wettbewerb mit den Bedarfsflugunternehmen treten. Zugleich treten die Bedarfsflugunternehmen immer mehr in direkten Wettbewerb mit den Fluglinienunternehmen, indem sie lediglich die Sitzplätze ohne Unterbringung verkaufen.

Der Bedarfsflugverkehr spielt für das Fremdenverkehrsgewerbe in vielen Teilen der Gemeinschaft eine große Rolle. Eine Politik, die diesen Verkehr gefährden würde, wäre daher nicht ratsam. In diesem Zusammenhang sei auf die Erfahrungen in den USA und im Nordatlantikverkehr hingewiesen, nachdem dort der Wettbewerb eingesetzt hatte. Das Ergebnis war ein drastischer Rückgang des Marktanteils der Bedarfsflüge. Einer der Hauptgründe hierfür war, daß die Luftverkehrsunternehmen im Bedarfsflugverkehr — anders als im Fluglinienverkehr — nur bestimmte Luftverkehrsprodukte anbieten konnten. Darüber hinaus gaben die Reisenden alles in allem doch den Linienflügen den Vorzug, wenn diese zum gleichen Preis angeboten wurden.

In der Gemeinschaft sind die Möglichkeiten im Fluglinienverkehr bereits erheblich vergrößert worden, und das vorliegende Verordnungspaket wird sie abermals verbessern. Die Lage sieht damit so aus, daß im Linienverkehr praktisch alles angeboten werden darf, im Gelegenheitsverkehr offiziell hingegen nur bestimmte Produkte. Ob aufgrund dieser ungleichen Marktchancen oder aufgrund einer gewissen Rezession, der Chartermarkt hat jedenfalls Einbußen hinnehmen müssen. Es besteht offensichtlich die Gefahr, daß dem Gelegenheitsverkehr die gleichen Steine in den Weg gelegt werden wie in den USA und im Nordatlantikmarkt.

Die beste Politik, so wurde der Kommission geraten, bestünde darin, den Gelegenheitsverkehr zu schützen. Auf Dauer ist dies jedoch keine befriedigende Lösung.

Möglich wäre ein Bündel von Gemeinschaftsvorschriften eigens für den Gelegenheitsverkehr. Diese könnten sich an die Marktzugangsbestimmungen für den Linienverkehr anlehnen und — vorbehaltlich der Wettbewerbsregeln — die freie Preisbildung vorschreiben. Würden die Bestimmungen allerdings von denen im Linienverkehr abweichen, so bestünde die Gefahr, daß es zu schwierigen Diskussionen und Beschwerden kommt. Das Risiko, durch eine Regulierung künstlich eine neuerliche Marktaufteilung herbeizuführen, die dem Verbraucherbedarf in keiner Weise entgegenkommt, sollte nicht unterschätzt werden.

Die einfachste Lösung wäre der Vorschlag, daß Bedarfsflugunternehmen genau dieselben Bedingungen erfüllen müssen wie Fluglinienunternehmen, wenn beide unmittelbar miteinander konkurrieren. Dann sollten sie allerdings auch die gleichen Möglichkeiten beim Streckenzugang erhalten.

Die Kommission hat hierzu aus den Mitgliedstaaten und von den Verbänden der Luftverkehrsunternehmen uneinheitliche Signale erhalten. Die Ansichten, wie in dieser Frage zu verfahren ist, gehen selbst innerhalb der jeweiligen Organisationen auseinander. Die Schlußfolgerungen der Kommission beruhen daher im wesentlichen auf ihrer eigenen Einschätzung des Problems.

Die Kommission hat das Für und Wider dieser beiden grundsätzlichen Alternativen sorgfältig analysiert und gegeneinander abgewogen. Hierbei ging sie davon aus, daß überzeugende und gewichtige Gründe dafür gegeben sein müssen, für letztlich das *gleiche Produkt verschiedene Regeln* aufzustellen.

Die Kommission ist der Meinung, daß es keine überzeugenden Argumente für die Schaffung von zwei parallelen Regelwerken gibt. Sie schlägt deshalb vor, die verschiedenen Luftverkehrsarten gemeinsam zu behandeln. Dies bedeutet, daß für sämtliche Luftverkehrsunternehmen im wesentlichen dieselben Bestimmungen hinsichtlich der Flugpreise (allerdings mit einer Sonderregelung für Pauschalreisetarife), des Marktzugangs und der Betriebsgenehmigungen gelten sollen.

Bei diesem Vorgehen können die Luftverkehrsunternehmen aufgrund kommerzieller Überlegungen entscheiden, ob sie eine Strecke im Linien- oder im Gelegenheitsverkehr bedienen wollen. Außerdem könnte sich dabei ein Luftverkehrsunternehmen mit Flügen im Gelegenheitsverkehr zunächst einen Markt erschließen und dann dort schrittweise Linienflüge anbieten. Dieses Vorgehen fügt sich außerdem logisch in die mit dem Vorschlag über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftverkehrsunternehmen verfolgten Ziele der Marktöffnung ein.

Die Einbeziehung des Charterverkehrs wurde dadurch erreicht, daß in den Verordnungen Nr. 2342 und 2343/90 nicht mehr vom Fluglinienverkehr die Rede ist, sondern nur noch vom Flugverkehr. Hierzu bedurfte es eines Artikels über die Preise für Charterprodukte und einer Definition in der Verordnung Nr. 2342/90. Dies würde bedeuten, daß die Marktzugangsbestimmungen für Luftverkehrsunternehmen im Linienverkehr ebenso gelten wie im Charterverkehr. Sie könnten „Nur-Sitzplatz"-Angebote machen, wenn sie den Gemeinschaftsbestimmungen über Flugpreise und die Zuteilung von Streckenrechten genügen. Der „Nur-Sitzplatz"-Verkauf könnte jedoch auch ganz generell auf Strecken genehmigt werden, bei denen eine Mehrfachbenennung möglich ist.

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftverkehrsunternehmen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Abs. 2,

auf Vorschlag der Kommission[1],

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments[2],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[3],

in Erwägung nachstehender Gründe:

Zur Verwirklichung des Binnenmarktes gemäß Artikel 8a des Vertrages bis zum 31. Dezember 1992 ist eine Luftverkehrspolitik erforderlich.

Der Binnenmarkt umfaßt einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist.

Im Luftverkehrsgewerbe muß der Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Wirtschaftszweiges angewendet werden.

Gemäß der Ratsverordnung (EWG) Nr. 2343/90[4] werden zur Regelung der Betriebsgenehmigung für Luftverkehrsunternehmen Vorschriften erlassen, die spätestens ab 1. Juli 1992 durchzuführen sind.

Die Bestimmungen über Sitz und Kontrolle des Unternehmens, das einen Antrag auf eine Betriebsgenehmigung stellt, dürfen nicht diskriminierend sein; der notwendigen Flexibilität gegenüber Drittländern ist Rechnung zu tragen.

Im Sinne der Stabilität ist zu gewährleisten, daß die Luftverkehrsunternehmen stets auf einer wirtschaftlich soliden Grundlage und einem hohen Sicherheitsniveau operieren.

Zum Schutz des Verbrauchers gilt es außerdem sicherzustellen, daß die Luftverkehrsunternehmen ausreichend haftpflichtversichert sind.

Innerhalb des Binnenmarktes sollen Luftverkehrsunternehmen an einem beliebigen Ort in der Gemeinschaft eingetragene Luftfahrzeuge leasen können.

Eine solide und leistungsfähige Struktur der Unternehmensführung, in der die leitenden Positionen mit Personen besetzt sind, die genügend Erfahrung und nachgewiesenen Sachverstand auf dem Gebiet der Luftfahrt besitzen, ist zur Gewährleistung einer sicheren Abwicklung des Luftverkehrs von zentraler Bedeutung.

Die Verfahren zur Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftverkehrsunternehmen sollen transparent und nicht diskriminierend sein —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Diese Verordnung betrifft die Anforderungen an die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung für die Erteilung und die Aufrechterhaltung von Betriebsgenehmigungen und Luftverkehrsbetreiberscheinen.

(2) Ein Luftverkehrsunternehmen muß stets auf einer wirtschaftlich soliden Grundlage und einem hohen Sicherheitsniveau operieren.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung bedeutet

a) Unternehmen: jede natürliche oder juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck sowie jede staatliche Stelle, unabhängig davon, ob diese eine eigene Rechtspersönlichkeit besitzt oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängt;

b) Luftverkehrsunternehmen: ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung;

c) Betriebsgenehmigung: eine Genehmigung, die einem Unternehmen vom zuständigen Staat erteilt wird und das Unternehmen je nach den Angaben in der Genehmigung berechtigt, Fluggäste, Post und/oder Fracht im gewerblichen Luftverkehr zu befördern;

d) Luftverkehrsbetreiberschein (AOC): eine von den zuständigen Behörden eines Staates ausgestellte Urkunde, in der dem betreffenden Luftverkehrsbetreiber die Eignung bescheinigt wird, den sicheren Betrieb seiner Luftfahrzeuge für die im Schein genannten Luftverkehrsaktivitäten zu gewährleisten;

e) Wirtschaftsplan: eine genaue Beschreibung der vom Luftverkehrsunternehmen beabsichtigten kommerziellen Tätigkeiten in dem betreffenden Zeitraum, insbesondere hinsichtlich der Marktentwicklungen und der anstehenden Investitionen, einschließlich ihrer finanziellen und wirtschaftlichen Auswirkungen;

f) Geschäftsrechnung: eine genaue Aufstellung der Erträge und Aufwendungen für den betreffenden

[1] ...
[2] ...
[3] ...
[4] ABl. Nr. L 217 vom 11. August 1990, S. 8.

Zeitraum mit einer Aufschlüsselung in luftverkehrsspezifische und andere Tätigkeiten sowie in finanzielle und nichtfinanzielle Bestandteile.

Artikel 3

(1) Ohne eine entsprechende Betriebsgenehmigung und einen entsprechenden Luftverkehrsbetreiberschein darf ein Unternehmen im Gebiet der Gemeinschaft Fluggäste, Post und/oder Fracht im gewerblichen Luftverkehr nicht befördern.

(2) Ein Mitgliedstaat erteilt eine Betriebsgenehmigung nur, wenn das betreffende Unternehmen im Besitz eines gültigen Luftverkehrsbetreiberscheins ist.

(3) Die Mitgliedstaaten erteilen diese Genehmigungen und Scheine nicht bzw. erhalten sie nicht aufrecht, wenn die Voraussetzungen dieser Verordnung nicht erfüllt werden.

(4) Ein Unternehmen, das die Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllt, hat Anspruch auf Erteilung einer Genehmigung und eines Scheins.

Betriebsgenehmigung

Artikel 4

(1) Ein Mitgliedstaat erteilt einem Luftverkehrsunternehmen eine Betriebsgenehmigung nur, wenn der Luftverkehr dessen Haupttätigkeit ist und sich dessen eingetragener und Hauptgeschäftssitz in diesem Mitgliedstaat befindet.

(2) Das Unternehmen muß sich derzeit und auch weiterhin mehrheitlich im Eigentum von Mitgliedstaaten und/oder von Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten befinden und von diesen Staaten oder Staatsangehörigen derzeit und auch weiterhin tatsächlich kontrolliert werden. Der Vorstand muß sich mehrheitlich aus Vertretern oder Staatsangehörigen dieser Staaten zusammensetzen.

(3) Unbeschadet des Absatzes 2 behalten die in den Anhängen I der Verordnungen (EWG) Nr. 2343/90 und Nr. 294/91[5]) des Rates genannten Luftverkehrsunternehmen ihre Rechte für die Durchführung dieser Verordnung und der mit ihr zusammenhängenden Verordnungen, solange sie den übrigen Verpflichtungen aufgrund dieser Verordnung nachkommen.

(4) Ausnahmen von Absatz 2 können bilateral oder multilateral zwischen Drittländern und der Gemeinschaft vereinbart werden.

(5) Ein Unternehmen mit einer Mehrheitsbeteiligung an einem Luftverkehrsunternehmen muß die Voraussetzungen des Absatzes 2 erfüllen.

(6) Auf Verlangen muß ein Luftverkehrsunternehmen dem für die Betriebsgenehmigung zuständigen Staat und der Kommission nachweisen können, daß es die Voraussetzungen dieses Artikels erfüllt.

(7) Ist ein Mitgliedstaat nicht davon überzeugt, daß ein Luftverkehrsunternehmen die Voraussetzungen dieses Artikels erfüllt, so kann er die Kommission um Prüfung des Sachverhalts ersuchen.

Artikel 5

(1) Ein Luftverkehrsunternehmen, dem erstmals eine Betriebsgenehmigung erteilt wird, muß

a) ein Anfangsnettokapital von mindestens 100 000 ECU haben;

b) während eines dreimonatigen Zeitraums für die normalen Kosten gemäß seinen Wirtschaftsplänen aufkommen können, wobei nur die vertraglich gesicherten Einkünfte zu berücksichtigen sind;

c) den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, der die Genehmigung erteilt, hinreichend überzeugend nachweisen können, daß es seinen tatsächlichen und potentiellen Verpflichtungen während eines 24monatigen Zeitraums nachkommen kann;

d) den zuständigen Behörden hinreichend überzeugend nachweisen können, daß seine Schulden und Leasing-Verbindlichkeiten am Ende des ersten Betriebsjahres höchstens doppelt so hoch wie sein Eigenkapital sein werden.

Die Buchstaben b, c und d gelten nicht für Luftverkehrsunternehmen, die den Betrieb von Luftfahrzeugen mit weniger als 20 Sitzen bzw. 10 Tonnen zulässigem Starthöchstgewicht planen.

(2)

a) Ein Luftverkehrsunternehmen, das Luftfahrzeuge mit weniger als 20 Sitzen bzw. 10 Tonnen zulässigem Starthöchstgewicht betreibt, muß jederzeit nachweisen können, daß sich sein Nettokapital auf mindestens 100 000 ECU beläuft.

b) Alle übrigen Luftverkehrsunternehmen müssen den Genehmigungsbehörden jederzeit und insbesondere nach einem zwölfmonatigen Betrieb hinreichend überzeugend nachweisen können, daß sie ihren tatsächlichen und potentiellen Verpflichtungen während eines zwölfmonatigen Zeitraums nachkommen können.

(3) Ein Luftverkehrsunternehmen erteilt alle gemäß diesem Artikel sachdienlichen Auskünfte und legt gemäß Absatz 2 Buchstabe b insbesondere zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres sowie immer dann, wenn erhebliche betriebliche Änderungen, z. B. der Betrieb eines neuen Linienverkehrs oder eines Bedarfsverkehrs in eine neue Region, beschlossen wurden, folgende Unterlagen vor:

a) einen testierten Abschluß, sobald dieser verfügbar ist, spätestens aber sechs Monate nach Ablauf des betreffenden Geschäftsjahres;

b) Wirtschaftspläne für drei Jahre mit einem Finanzplan für ein Jahr;

c) vierteljährliche Geschäftsrechnungen, sofern die Genehmigungsbehörden nicht monatliche Rech-

[5]) ABl. Nr. L 36 vom 8. Februar 1991, S. 1.

nungen vorschreiben, die spätestens vier Wochen nach dem Bezugszeitraum bereitgestellt werden müssen;

d) Unterlagen über den Versicherungsschutz.

(4) Die Genehmigungsbehörde überprüft mindestens alle zwölf Monate die finanzielle und wirtschaftliche Lage eines Luftverkehrsunternehmens.

(5) Der in Absatz 1 Buchstabe a und Absatz 2 Buchstabe a erwähnte Wert von 100 000 ECU beruht auf dem Verbraucherpreisindex der Gemeinschaft zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung. Verändert sich der Preisindex so, daß der Wert um 10 000 ECU steigen oder sinken würde, so wird der in Absatz 1 Buchstabe a und Absatz 2 Buchstabe a genannte Wert entsprechend herauf- oder herabgesetzt. In diesem Fall unterrichtet die Kommission die Mitgliedstaaten und veröffentlicht den neuen Wert im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften.

Artikel 6

Ein Luftverkehrsunternehmen muß gegen die im Rahmen seiner gesetzlichen Haftpflicht zu ersetzenden Schäden, die insbesondere Fluggästen, Fracht und Dritten durch Unfälle entstehen können, versichert sein.

Artikel 7

Ein Luftverkehrsunternehmen muß nicht Eigentümer von Luftfahrzeugen sein, um eine Genehmigung zu erhalten oder aufrechtzuerhalten, doch kann ein Mitgliedstaat vorschreiben, daß die Luftfahrzeuge, die ein Luftverkehrsunternehmen einzusetzen beabsichtigt, in der Gemeinschaft eingetragen sind.

Luftverkehrsbetreiberschein

Artikel 8

Ein Unternehmen, das gewerblichen Luftverkehrstätigkeiten nachgeht, muß im Besitz eines Luftverkehrsbetreiberscheins sein. In diesem Zeugnis oder einem Begleitdokument muß deutlich festgelegt sein, welche technischen Vorkehrungen und Sachkenntnisse für die sichere Ausübung der jeweiligen Luftverkehrstätigkeiten erforderlich sind.

a) Ein Unternehmen darf ein Luftfahrzeug im gewerblichen Luftverkehr nur unter den im Luftverkehrsbetreiberschein genannten Bedingungen betreiben. Anhang 1 enthält die für den Luftverkehrsbetreiberschein geltenden Bestimmungen und ein Muster eines solchen Scheins.

b) Ein Unternehmen gestattet der Genehmigungsbehörde, alle für den Luftverkehrsbetreiberschein relevanten Aspekte seines geplanten oder bereits laufenden Betriebs zu prüfen.

Artikel 9

(1) Ein Luftverkehrsbetreiberschein darf nur ausgestellt werden bzw. aufrechterhalten werden, wenn die Genehmigungsbehörde davon überzeugt ist, daß das Unternehmen den sicheren Betrieb gewährleisten kann. Andernfalls wird der Luftverkehrsbetreiberschein geändert, vorübergehend für ungültig erklärt oder zurückgenommen. In diesem Zusammenhang erbringt das Unternehmen der Genehmigungsbehörde den Nachweis, daß

a) es in der Lage ist, eine angemessene Organisation aufrechtzuerhalten,

b) ein angemessenes Verfahren zur Steuerung und Überwachung des Betriebs, insbesondere des Flugbetriebs, besteht,

c) die erforderlichen Schulungsprogramme existieren und

d) angemessene Wartungsvorkehrungen getroffen worden sind,

die der Art und dem Umfang des jeweiligen Betriebs angemessen sind und den Bestimmungen der Absätze 2 bis 10 genügen.

(2) Das Management eines Unternehmens ist so organisiert, daß es insgesamt über den notwendigen Sachverstand und die notwendige Erfahrung verfügt, um die im Luftverkehrsbetreiberschein bezeichneten Betriebsarten zufriedenstellend steuern und überwachen zu können.

(3) Das Unternehmen benennt wenigstens für die folgenden Aufgabenbereiche verantwortliche Personen, die die Zustimmung der Genehmigungsbehörde erhalten:

— Flugbetrieb

— Wartung

— Schulung des fliegenden Personals

— Bodenbetrieb.

(4) Das Unternehmen hat ein Betriebshandbuch, gemäß dem alle Flüge erfolgen. Das Handbuch wird der Genehmigungsbehörde zur Bewilligung vorgelegt.

(5) Das Unternehmen sorgt dafür, daß Bodenabfertigungseinrichtungen — nicht notwendigerweise seine eigenen — für die Abfertigung seiner Flüge vorhanden sind.

(6) Das Unternehmen schafft Verfahren für die Freigabe seiner Flüge.

(7) Das Unternehmen stellt sicher, daß seine Luftfahrzeuge und sein fliegendes Personal so ausgerüstet bzw. qualifiziert sind, wie es für das jeweilige Betriebsgebiet und die jeweilige Betriebsform erforderlich ist.

(8) Das Unternehmen sorgt für eine ausreichende Wartung aller Luftfahrzeuge, die gemäß den Bestimmungen seines Luftverkehrsbetreiberscheins betrieben werden.

(9) Das Unternehmen hält am Hauptbetriebsstützpunkt Unterbringungsmöglichkeiten und Verwaltungseinrichtungen vor, die dem Betriebsgebiet und der Betriebsform angemessen sind.

(10) Ist die Genehmigungsbehörde mit dem gemäß diesem Artikel zu erbringenden Eignungsnachweis nicht zufrieden, so kann sie weitere Nachweise verlangen, etwa die Durchführung eines oder mehrerer Demonstrationsflüge unter Bedingungen, wie sie bei gewerblichen Flügen herrschen.

Artikel 10

(1) In Anhang 2 ist festgelegt, welche Angaben ein Antrag auf erstmalige Ausstellung oder auf Änderung eines Luftverkehrsbetreiberscheins enthält.

(2) Die gegebenenfalls vorgeschriebene Gebühr wird gleichzeitig mit der Einreichung des Antrags entrichtet.

(3) Der Antrag auf Änderung eines Luftverkehrsbetreiberscheins wird, wenn nicht anders vereinbart, mindestens 30 Tage vor dem Tag vorgelegt, ab dem der Betrieb aufgenommen werden soll.

(4) Außer unter besonderen Umständen kündigt das Unternehmen der Genehmigungsbehörde beabsichtigte Änderungen im Zusammenhang mit den benannten verantwortlichen Personen zehn Tage im voraus an.

Artikel 11

(1) Ein Unternehmen, das einem Luftverkehrsunternehmen ein Luftfahrzeug und eine vollständige Besatzung bereitstellt, zugleich aber Funktionen und Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs behält, unterliegt ebenfalls den Sicherheitsanforderungen dieser Verordnung.

(2) Außer in den Fällen gemäß Absatz 1 holt ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Luftfahrzeug eines anderen Unternehmens benutzt oder einem anderen Unternehmen ein Luftfahrzeug bereitstellt, von der zuständigen Genehmigungsbehörde im voraus die Genehmigung für den Betrieb ein. Die Genehmigungsbedingungen sind Teil der Leasing-Übereinkunft zwischen den Parteien.

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 12

(1) Betriebsgenehmigungen und Luftverkehrsbetreiberscheine gelten so lange, wie das Luftverkehrsunternehmen den Verpflichtungen aufgrund dieser Verordnung nachkommt. Dessenungeachtet kann ein Mitgliedstaat vorschreiben, daß ein Jahr nach Ausstellung einer neuen Genehmigung oder eines neuen Luftverkehrsbetreiberscheins und danach alle fünf Jahre eine Überprüfung stattfindet.

(2) Ein Luftverkehrsunternehmen, das aus irgendeinem Grunde den Betrieb einstellt, darf ihn erst wieder aufnehmen, wenn die Genehmigungsbehörden die finanzielle und fachliche Eignung erneut bestätigt haben.

(3) Betriebsgenehmigungen oder Luftverkehrsbetreiberscheine, die sechs Monate nicht genutzt wurden, sind erneut zur Genehmigung vorzulegen.

(4) Bei Unternehmenszusammenschlüssen oder -übernahmen werden die betreffenden Betriebsgenehmigungen und Luftverkehrsbetreiberscheine gemäß Artikel 14 erneut zur Genehmigung vorgelegt. Das betreffende Luftverkehrsunternehmen kann seinen Betrieb fortsetzen, sofern die Genehmigungsbehörden keine Sicherheitsbedenken haben.

Artikel 13

(1) Einem Luftverkehrsunternehmen, das die Voraussetzungen dieser Verordnung nicht erfüllt, wird die Betriebsgenehmigung entzogen.

(2) Unbeschadet Absatz 1 kann ein Mitgliedstaat, wenn die Sicherheit nicht gefährdet ist, einem Luftverkehrsunternehmen eine befristete Betriebsgenehmigung erteilen, um eine Einstellung der Geschäftstätigkeit in einer Hochsaison zu vermeiden. Einem Luftverkehrsunternehmen, das für zahlungsunfähig erklärt worden ist, darf eine befristete Genehmigung jedoch nur erteilt werden, wenn eine erfolgversprechende Sanierung eingeleitet ist.

Artikel 14

(1) Ein Antrag eines Unternehmens auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung und/oder eines Luftverkehrsbetreiberscheins wird von dem betreffenden Mitgliedstaat unverzüglich bekanntgemacht; außerdem wird die Kommission hiervon unterrichtet.

(2) Der betreffende Mitgliedstaat entscheidet unter Berücksichtigung aller verfügbaren Fakten so bald wie möglich — spätestens jedoch nach einem Monat nach Erhalt aller erforderlichen Informationen — über den Antrag. Die Entscheidung wird dem antragstellenden Unternehmen mitgeteilt. Eine Ablehnung des Antrags ist zu begründen.

(3) Unbeschadet Absatz 2 wird eine Entscheidung frühestens drei Monate nach dem Tag der Veröffentlichung getroffen, um den Beteiligten die Erteilung von Auskünften zu ermöglichen.

(4) Ein Unternehmen, dessen Antrag auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung abgelehnt worden ist, kann die Kommission ersuchen, den Fall zu überprüfen und zu entscheiden, ob eine Genehmigung hätte erteilt werden sollen.

Artikel 15

(1) Die Kommission kann zur Erfüllung der ihr durch diese Verordnung übertragenen Aufgaben von den betreffenden Mitgliedstaaten und den Luftverkehrsunternehmen alle erforderlichen Auskünfte einholen.

(2) Erteilt ein Luftverkehrsunternehmen die verlangten Auskünfte nicht oder nicht vollständig innerhalb der von der Kommission festgesetzten Frist, so fordert die Kommission diese im Wege einer Entscheidung an. Die Entscheidung bezeichnet die verlangten Auskünfte, setzt eine angemessene Frist für deren Erteilung und weist auf die Zwangsmaßnahmen gemäß Absatz 4 sowie auf das Recht hin, die Entscheidung vom Europäischen Gerichtshof nachprüfen zu lassen.

(3) Die Kommission übermittelt der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem sich der Hauptsitz des Luftverkehrsunternehmens befindet, gleichzeitig eine Abschrift ihrer Entscheidung.

(4) Die Kommission kann im Wege einer Entscheidung Bußgelder in Höhe von 1 000 bis 50 000 ECU gegen Luftverkehrsunternehmen festsetzen, wenn diese vorsätzlich oder fahrlässig

a) die gemäß Absatz 2 verlangten Auskünfte unrichtig oder nicht fristgerecht oder

b) die verlangten Auskünfte unvollständig erteilt haben.

(5) Die Entscheidungen gemäß Absatz 4 sind nicht strafrechtlicher Art.

(6) Der Europäische Gerichtshof hat gemäß Artikel 172 des EWG-Vertrags die Befugnis zu unbeschränkter Nachprüfung von Entscheidungen, mit denen die Kommission ein Bußgeld festgesetzt hat; er kann das Bußgeld aufheben, herabsetzen oder erhöhen.

Artikel 16

Zusätzlich zu den Bestimmungen dieser Verordnung muß das Luftverkehrsunternehmen die Bestimmungen des einzelstaatlichen Gesellschaftsrechts beachten.

Artikel 17

(1) Die Kommission veröffentlicht bis zum 1. Januar 1994 und anschließend alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung.

(2) Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Durchführung dieser Verordnung zusammen, insbesondere beim Zusammenstellen von Angaben für den Bericht gemäß Absatz 1.

(3) Die in Anwendung dieser Verordnung erteilten vertraulichen Auskünfte fallen unter das Dienstgeheimnis.

Artikel 18

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1992 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am . . .

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG 1

Luftverkehrsbetreiberschein — Bestimmungen und Muster

Angaben im Luftverkehrsbetreiberschein:

1) Name und Sitz des Unternehmens
2) Ausstellungstag
3) Genehmigte Betriebsformen
4) Genehmigter Luftfahrzeugtyp/genehmigte Luftfahrzeugtypen
5) Eintragungszeichen der genehmigten Luftfahrzeuge; ausgenommen sind die Fälle, in denen ein Luftverkehrsunternehmen die Bewilligung erhalten hat, die Behörde im Rahmen einer anderen Regelung über die gemäß seinem Luftverkehrsbetreiberschein betriebenen Luftfahrzeuge zu unterrichten.
6) Genehmigte Betriebsgebiete
7) Namen der Verantwortlichen
8) Besondere Beschränkungen
9) Sondergenehmigungen/-bewilligungen

Muster des Luftverkehrsbetreiberscheins in Anhang A.

ANHANG A

TEIL I

Nummer . . .

Ausstellender Staat .....

Luftverkehrsbetreiberschein

(Ausstellungsbehörde)

Hiermit wird dem nachstehend genannten Luftverkehrsbetreiber nach Prüfung seiner betrieblichen und fachlichen Voraussetzungen bescheinigt, daß er die Eignung besitzt, gewerblichen Luftverkehr gemäß Anhang 6 Teil I des ICAO-Abkommens und (JAROPS 1) mit den gegebenenfalls angegebenen Beschränkungen durchzuführen.

.....

Name und Sitz des Luftverkehrsbetreibers

....

Betriebsform Luftfahrzeugtyp(en)

Dieser Schein besteht aus drei Teilen.

Ausstellungstag

.....

..... (Ort) ..... (Datum)

..... (Unterschrift)

..... (Behörde)

TEIL II

Nummer . . .

Eintragungszeichen .....

Namen der Verantwortlichen für

Flugbetrieb .....

Wartung .....

Schulung des fliegenden Personals .....

Bodenbetrieb .....

Betriebsgebiete .....

TEIL III

Nummer . . .

Besondere Beschränkungen (nur VFR-Flüge usw.)

Sondergenehmigungen/-bewilligungen

KAT II .....

KAT III .....

MNPS .....

ETOPS .....

etc. + Beförderung gefährlicher Güter

ANHANG 2

Angaben im erstmaligen Antrag auf einen Luftverkehrsbetreiberschein

Dem Antrag auf erstmalige Ausstellung eines Luftverkehrsbetreiberscheins sind folgende Angaben beizufügen:

1) eine Beschreibung der Struktur der Unternehmensführung;
2) die Namen der wichtigsten Verantwortlichen, unter anderem der Verantwortlichen für den Flugbetrieb, die Wartung, die Ausbildung des fliegenden Personals und den Bodenbetrieb, einschließlich ihrer Qualifikationen und ihrer einschlägigen Erfahrung;
3) Wartungsvorkehrungen;
4) Verfahren für die Freigabe von Flügen;
5) das Betriebshandbuch, einschließlich der Bewilligung der sicherheitsrelevanten Teile.

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über den Zugang von Luftverkehrsunternehmen zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Abs. 2,

auf Vorschlag der Kommission [1],

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments [2],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses [3],

in Erwägung nachstehender Gründe:

Zur Verwirklichung des Binnenmarkts gemäß Artikel 8a des EWG-Vertrags bis zum 31. Dezember 1992 ist eine Luftverkehrspolitik erforderlich.

Der Binnenmarkt umfaßt einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist.

Die Entscheidung 87/602/EWG [4]) und die Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 des Rates [5]) bildeten erste Schritte zur Verwirklichung des Binnenmarkts im Hinblick auf den Zugang von Luftverkehrsunternehmen zu Strekken des innergemeinschaftlichen Fluglinienverkehrs.

Die Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 ist nach dem Willen des Rates bis spätestens 30. Juni 1992 zu ändern.

Der Rat hat in der obigen Verordnung zudem festgelegt, daß spätestens ab 1. Juli 1992 Vorschriften zur Regelung der Streckenerlaubnis für Luftverkehrsunternehmen zur Anwendung gelangen müssen.

Gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 des Rates sind zum 1. Januar 1993 die Kapazitätsbeschränkungen zwischen den Mitgliedstaaten aufzuheben.

Der Rat hat in der genannten Verordnung ferner bekräftigt, daß Kabotagerechte fester Bestandteil des Binnenmarkts sind.

Am 2. Dezember 1987 haben in London das Königreich Spanien und das Vereinigte Königreich in einer gemeinsamen Erklärung ihrer Minister für auswärtige Angelegenheiten eine engere Zusammenarbeit bei der Benutzung des Flugplatzes Gibraltar vereinbart; diese Vereinbarungen sind noch nicht wirksam.

Das Luftverkehrssystem auf den griechischen Inseln und den Atlantikinseln, die die autonome Region Azoren bilden, ist gegenwärtig nicht ausreichend entwickelt. Daher sind Flughäfen auf diesen Inseln vorübergehend von dieser Verordnung auszunehmen.

Beschränkungen bei der Mehrfachbenennung sowie den Verkehrsrechten der fünften Freiheit und der Kabotage müssen schrittweise abgebaut werden, um die Entwicklung des Luftverkehrs in der Gemeinschaft zu beleben und die Leistungen für die Benutzer zu verbessern.

Für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die zur Aufrechterhaltung einer angemessenen Flugverkehrsanbindung nationaler Entwicklungsräume erforderlich sind, müssen unter bestimmten Umständen besondere Bestimmungen gelten.

Ebenso müssen für neu eingerichtete Flugverkehre zwischen Regionalflughäfen besondere Bestimmungen gelten.

Aus Gründen der Luftverkehrsplanung ist den Mitgliedstaaten das Recht einzuräumen, nichtdiskriminierende Regeln für die Aufteilung des Luftverkehrs auf die einzelnen Flughäfen eines Flughafensystems festzulegen.

Die Ausübung von Verkehrsrechten muß mit den Bestimmungen über Sicherheit, Umweltschutz und Bedingungen für den Zugang zu Flughäfen in Einklang stehen und so gehandhabt werden, daß es zu keiner Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit kommt.

In Anbetracht der Probleme bei den Flughafeninfrastrukturen und den Navigationshilfen muß es möglich sein, die Ausübung von Verkehrsrechten in einigen Punkten zu beschränken.

Angesichts der Wettbewerbssituation auf dem Markt empfiehlt es sich, Maßnahmen zur Verhütung unvertretbarer wirtschaftlicher Auswirkungen auf Luftverkehrsunternehmen zu treffen.

Die Pflichten der Mitgliedstaaten und der Luftverkehrsunternehmen bei der Erteilung der erforderlichen Auskünfte sind im einzelnen festzulegen.

Für gleichartige Flugverkehre müssen einheitliche Kriterien zur Beurteilung des Marktzugangs gelten.

Alle Fragen des Marktzugangs sollen in ein und derselben Verordnung des Rates behandelt werden.

Die Ausübung von Verkehrsrechten zwischen Flughäfen der Gemeinschaft durch Luftverkehrsunternehmen aus Drittländern wird durch ein Abkommen zwischen dem betreffenden Drittland und der Gemeinschaft geregelt.

---

[1]) ...
[2]) ...
[3]) ...
[4]) ABl. Nr. L 374 vom 31. Dezember 1987, S. 19.
[5]) ABl. Nr. L 217 vom 11. August 1990, S. 8.

Diese Verordnung ersetzt zum Teil die Verordnungen (EWG) Nr. 2343/90 und (EWG) Nr. 294/91 des Rates[6] —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

1. Diese Verordnung betrifft den Zugang zu Strecken zwischen Flughäfen in der Gemeinschaft im Fluglinien- und im Bedarfsflugverkehr.

2. Diese Verordnung gilt für den Flugplatz Gibraltar unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, in dem sich der Flugplatz befindet.

3. Die Anwendung dieser Verordnung auf den Flugplatz Gibraltar wird bis zum Wirksamwerden der Vereinbarungen ausgesetzt, die in der gemeinsamen Erklärung der Minister für auswärtige Angelegenheiten des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs vom 2. Dezember 1987 enthalten ist. Die Regierungen des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs werden dem Rat den Zeitpunkt der Anwendung dieser Regelung mitteilen.

4. Flugplätze auf den griechischen Inseln und den Atlantikinseln, die die autonome Region Azoren bilden, sind bis zum 30. Juni 1993 von dieser Verordnung ausgenommen. Sofern der Rat auf Vorschlag der Kommission nicht anders bestimmt, gilt diese Ausnahme für weitere fünf Jahre und kann danach nochmals um fünf Jahre verlängert werden.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung bedeutet

a) Luftverkehrsunternehmen: ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung;

b) Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft: ein Luftverkehrsunternehmen mit einer gültigen, von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EWG) Nr. . . ./92 [über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftverkehrsunternehmen][7] ausgestellten Betriebsgenehmigung;

c) Flugverkehr: einen Flug oder eine Folge von Flügen zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post;

d) Fluglinienverkehr: eine Folge von Flügen, bei denen

   i) Fluggäste, Fracht und/oder Post mit Luftfahrzeugen gewerblich befördert werden, wobei jedermann (bei dem Luftverkehrsunternehmen selbst oder seinen autorisierten Agenturen) für jeden Flug Sitzplätze einzeln kaufen kann, und

   ii) zwei oder mehr feste Punkte

      1. nach einem veröffentlichten Flugplan oder

      2. so regelmäßig oder häufig miteinander verbunden werden, daß eine Systematik erkennbar ist;

e) Flug: einen Abflug von einem bestimmten Flughafen nach einem bestimmten Zielflughafen;

f) Verkehrsrecht: das Recht eines Luftverkehrsunternehmens zur Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post auf einer Flugverkehrsverbindung zwischen zwei Flughäfen der Gemeinschaft;

g) Nur-Sitzplatz-Verkauf: den Verkauf ausschließlich von Sitzplätzen — ohne Zusatzleistungen wie Unterbringung — durch das Luftverkehrsunternehmen oder seine autorisierten Agenturen unmittelbar an die Öffentlichkeit;

h) beteiligter Mitgliedstaat/beteiligte Mitgliedstaaten: den (die) Mitgliedstaat(en), in dem oder zwischen denen der betreffende Flugverkehr durchgeführt wird;

i) Registrierungsstaat: den Mitgliedstaat, der die Betriebsgenehmigung gemäß Buchstabe b ausgestellt hat;

j) Regionalflughafen: jeden Flughafen, der nicht als Flughafen der Kategorie 1 im Verzeichnis des Anhangs aufgeführt ist;

k) Flughafensystem: zwei oder mehr Flughäfen, die, wie im Anhang angegeben, als Einheit denselben Großraum bedienen;

l) Kapazität: die Anzahl von Sitzplätzen, die im Fluglinienverkehr auf einer Strecke während eines bestimmten Zeitraums für jedermann zum Verkauf stehen;

m) gemeinwirtschaftliche Verpflichtung: die Verpflichtung eines Luftverkehrsunternehmens, auf Strecken, für die ihm ein Mitgliedstaat eine Erlaubnis erteilt hat, alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, damit der Flugverkehr auf diesen Strecken in bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit und Kapazität festen Standards genügt, die das Luftverkehrsunternehmen unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht einhalten würde.

Artikel 3

Vorbehaltlich dieser Verordnung wird Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft von den betreffenden Staaten die Erlaubnis erteilt, Verkehrsrechte zwischen Flughäfen oder Flughafensystemen in der Gemeinschaft auszuüben, sofern diese der Zivilluftfahrt offenstehen.

Artikel 4

1. a) Ein Mitgliedstaat kann nach Konsultationen mit den anderen beteiligten Staaten und nach Mitteilung an die Kommission im Fluglinienverkehr

[6] ABl. Nr. L 36 vom 8. Februar 1991, S. 1.
[7] ABl. Nr. . . .

zu einem Regionalflughafen in seinem Gebiet auf einer Strecke, die für die wirtschaftliche Entwicklung des Gebiets, in dem dieser Flughafen liegt, als unabdingbar gilt, *gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen,* die in bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Preisgestaltung festen Standards genügen, die Luftverkehrsunternehmen unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht einhalten würden, soweit dies für die angemessene Bedienung dieser Strecke im Fluglinienverkehr erforderlich ist.

b) Zur Beurteilung der Angemessenheit eines Fluglinienverkehrs werden von den Mitgliedstaaten folgende Kriterien herangezogen:

   i) das öffentliche Interesse;

   ii) die Frage, ob auf andere Verkehrsarten zurückgegriffen werden kann und inwieweit diese Verkehrsarten den betreffenden Beförderungsbedarf decken können;

   iii) die den Benutzern angebotenen Flugpreise und Bedingungen;

   iv) das Zusammenwirken aller Luftverkehrsunternehmen, die diese Strecke bedienen oder zu bedienen beabsichtigen.

c) Sofern auf einer Strecke, für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bestehen, noch kein Luftverkehrsunternehmen den Fluglinienverkehr aufgenommen hat oder aufzunehmen beabsichtigt, kann ein Mitgliedstaat den Zugang zu dieser Strecke für die Dauer von *bis zu drei Jahren* einem *einzigen* Luftverkehrsunternehmen vorbehalten. Das Recht zur Durchführung des betreffenden Verkehrs wird im Wege der öffentlichen Ausschreibung allen Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft angeboten, die zur Durchführung solcher Verkehre berechtigt sind. Die Ausschreibung wird im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht, wobei die Frist für die Einreichung von Anträgen mindestens einen Monat ab dem Tag der Veröffentlichung betragen muß. Die Anträge der Luftverkehrsunternehmen werden den anderen beteiligten Staaten und der Kommission unverzüglich übermittelt.

d) Der Zuschlag erfolgt möglichst rasch; dabei sind die Qualität des Leistungsangebots und insbesondere die den Benutzern angebotenen Flugpreise und Bedingungen zu berücksichtigen.

e) Unbeschadet des Buchstabens d darf der Zuschlag frühestens zwei Monate nach dem Tag der Einreichung des Antrags erfolgen, um den übrigen Mitgliedstaaten Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

f) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß gemäß diesem Artikel getroffene Entscheidungen wirksam und insbesondere so rasch wie möglich revidiert werden können, wenn diese gegen Gemeinschaftsrecht oder einzelstaatliche Durchführungsvorschriften dazu verstoßen.

g) Bestehen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gemäß Buchstabe a, so dürfen Luftverkehrsunternehmen Nur-Sitzplatz-Verkäufe nur anbieten, wenn der betreffende Flugverkehr den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in allen Punkten gerecht wird. Daher gilt ein solcher Flugverkehr als Fluglinienverkehr.

h) Buchstabe c gilt nicht, wenn ein anderer beteiligter Mitgliedstaat für die Erfüllung der gleichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eine zufriedenstellende Alternativlösung anbietet.

2. Unbeschadet des Artikels 3 kann ein Mitgliedstaat, sofern ein Luftverkehrsunternehmen, dem er eine Betriebsgenehmigung erteilt hat, die Beförderung von Fluggästen im Fluglinienverkehr auf einer *neuen Strecke* zwischen *Regionalflughäfen* mit Luftfahrzeugen mit *höchstens 80* Sitzen aufnimmt, anderen Luftverkehrsunternehmen für die Dauer von *zwei Jahren* die Durchführung dieses Fluglinienverkehrs verweigern, es sei denn, daß hierfür Luftfahrzeuge mit höchstens 80 Sitzen eingesetzt oder zwischen den betreffenden Flughäfen pro Flug höchstens 80 Sitzplätze zum Verkauf angeboten werden.

3. Absatz 1 Buchstabe c und Absatz 2 gelten nicht für Strecken mit einer Kapazität von mehr als 30 000 Sitzplätzen pro Jahr.

4. Die Kommission führt auf Antrag eines Mitgliedstaats, der hieran ein berechtigtes Interesse hat und der Auffassung ist, daß der Zugang zu einer Strecke nach Absatz 1 bzw. 2 in unvertretbarer Weise eingeschränkt wird, oder von sich aus sowie bei Meinungsverschiedenheiten über die Anwendung von Absatz 2 eine Untersuchung durch und entscheidet binnen zwei Monaten nach Antragseingang unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Faktoren darüber, ob Absatz 1 bzw. 2 für die betreffende Strecke weiterhin gelten sollen.

5. Die Kommission teilt dem Rat und den Mitgliedstaaten ihre Entscheidung mit. Jeder Mitgliedstaat kann den Rat binnen Monatsfrist mit der Entscheidung der Kommission befassen. Dieser kann binnen Monatsfrist mit qualifizierter Mehrheit unter besonderen Umständen anders entscheiden.

Artikel 5

Die beteiligten Staaten gestatten Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft, Flugverkehre betrieblich zu verbinden und die gleiche Flugnummer zu verwenden.

Artikel 6

Das Recht eines Mitgliedstaats, ohne Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit oder der Identität des Luftverkehrsunternehmens die Aufteilung des Verkehrs auf die einzelnen Flughäfen eines Flughafensystems zu regeln, wird von dieser Verordnung nicht berührt.

Artikel 7

1. Die Ausübung von Verkehrsrechten unterliegt den veröffentlichten gemeinschaftlichen, einzelstaatlichen, regionalen oder lokalen Vorschriften in den Bereichen Sicherheit, Umweltschutz und Zuweisung von Zeitnischen; außerdem müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

   a) Der betreffende Flughafen bzw. das betreffende Flughafensystem muß über ausreichende Einrichtungen für diesen Flugverkehr verfügen;

   b) die Navigationshilfen müssen für diesen Flugverkehr ausreichen.

2. Sind die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht erfüllt, so kann ein Mitgliedstaat die Ausübung dieser Verkehrsrechte ohne Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit oder der Identität des Luftverkehrsunternehmens von Bedingungen abhängig machen, beschränken oder verweigern. Vor der Ergreifung solcher Maßnahmen unterrichtet der Mitgliedstaat die Kommission und erteilt ihr alle erforderlichen Auskünfte.

3. Die Kommission prüft auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus die Anwendung von Absatz 2 in jedem Einzelfall und entscheidet innerhalb eines Monats nach Antragseingang darüber, ob der Mitgliedstaat die Maßnahme weiterhin anwenden darf.

4. Die Kommission teilt ihre Entscheidung dem Rat und den Mitgliedstaaten mit. Jeder Mitgliedstaat kann den Rat binnen Monatsfrist mit der Entscheidung der Kommission befassen. Dieser kann binnen Monatsfrist mit qualifizierter Mehrheit unter besonderen Umständen anders entscheiden.

Artikel 8

1. Für Flugverkehre gemäß dieser Verordnung gelten nur noch die in den Artikeln 6 und 7 sowie in diesem Artikel angeführten Kapazitätsbeschränkungen.

2. Auf Antrag eines Mitgliedstaats, der behauptet, daß ein Luftverkehrsunternehmen, dem er eine Betriebsgenehmigung erteilt hat, aufgrund von Absatz 1 erhebliche *finanzielle Einbußen* erleidet, prüft die Kommission den Sachverhalt und entscheidet auf der Grundlage aller maßgeblichen Faktoren, einschließlich der Marktlage und insbesondere der Frage, ob die Chancen von Luftverkehrsunternehmen dieses Mitgliedstaats, sich erfolgreich auf dem Markt zu behaupten, in der gegebenen Situation übermäßig beeinträchtigt sind, sowie der finanziellen Lage des betreffenden Luftverkehrsunternehmens und des erzielten Auslastungsgrads, ob die Kapazität im Fluglinienverkehr von und nach diesem Staat vorübergehend eingefroren werden soll.

3. Die Kommission teilt ihre Entscheidung dem Rat und den Mitgliedstaaten mit. Jeder Mitgliedstaat kann den Rat binnen Monatsfrist mit der Entscheidung der Kommission befassen. Dieser kann binnen Monatsfrist mit qualifizierter Mehrheit unter besonderen Umständen anders entscheiden.

Artikel 9

Die Fristen nach Artikel 4 Abs. 4, Artikel 7 Abs. 3 und Artikel 8 Abs. 2 laufen erst, wenn alle erforderlichen Auskünfte erteilt wurden.

Artikel 10

1. Die Kommission kann zur Erfüllung der ihr durch diese Verordnung übertragenen Aufgaben von den beteiligten Mitgliedstaaten und Luftverkehrsunternehmen alle erforderlichen Auskünfte einholen.

2. Erteilt ein Luftverkehrsunternehmen die verlangten Auskünfte nicht innerhalb der von der Kommission festgesetzten Frist oder nicht vollständig, so fordert die Kommission diese im Wege einer Entscheidung an. Die Entscheidung bezeichnet die verlangten Auskünfte, setzt eine angemessene Frist für deren Erteilung und weist auf die Zwangsmaßnahmen gemäß Absatz 4 sowie auf das Recht hin, diese Entscheidung vom Europäischen Gerichtshof nachprüfen zu lassen.

3. Die Kommission übermittelt der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem sich der Hauptsitz des Luftverkehrsunternehmens befindet, gleichzeitig eine Abschrift ihrer Entscheidung.

4. Die Kommission kann im Wege einer Entscheidung Bußgelder in Höhe von 1 000 bis 50 000 ECU gegen Luftverkehrsunternehmen festsetzen, die vorsätzlich oder fahrlässig

   a) die gemäß Absatz 2 verlangten Auskünfte unrichtig oder nicht fristgerecht oder

   b) die verlangten Auskünfte unvollständig erteilt haben.

5. Die Entscheidungen gemäß Absatz 4 sind nicht strafrechtlicher Art.

6. Der Europäische Gerichtshof hat gemäß Artikel 172 des EWG-Vertrags die Befugnis zu unbeschränkter Nachprüfung von Entscheidungen, mit denen die Kommission ein Bußgeld festgesetzt hat; er kann das Bußgeld aufheben, herabsetzen oder erhöhen.

Artikel 11

1. Die Kommission veröffentlicht bis zum 1. Januar 1994 und anschließend alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung.

2. Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Durchführung dieser Verordnung zusammen, insbesondere beim Sammeln von Informationen für den Bericht gemäß Absatz 1.

3. Die in Anwendung dieser Verordnung erteilten vertraulichen Auskünfte fallen unter das Dienstgeheimnis.

Artikel 12

Die Verordnungen (EWG) Nr. 2343/90 und (EWG) Nr. 294/91 werden mit Ausnahme des Artikels 2 Buchstabe e und des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 sowie des Artikels 2 Buchstabe b und des Anhangs der Verordnung (EWG) Nr. 294/91 aufgehoben.

Artikel 13

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am . . .

Im Namen des Rates
Der Präsident

Anhang

Verzeichnis der Flughäfen der Kategorie 1

BELGIEN	Brüssel-Zaventem
DÄNEMARK	Kopenhagen-Kastrup/Roskilde
DEUTSCHLAND	Frankfurt-Rhein-Main Düsseldorf-Lohausen München
SPANIEN	Palma-Mallorca Madrid-Barajas Malaga Las Palmas
GRIECHENLAND	Athen-Hellenikon Saloniki-Micra
FRANKREICH	Paris-Charles De Gaulle/Orly
IRLAND	Dublin
ITALIEN	Rom-Fiumicino/Ciampino Mailand-Linate/Malpensa
NIEDERLANDE	Amsterdam-Schiphol
PORTUGAL	Lissabon Faro
VEREINIGTES KÖNIGREICH	London-Heathrow/Gatwick/Stansted Luton

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über Flugpreise und Luftfrachtraten

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Abs. 2,

auf Vorschlag der Kommission[1],

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments[2],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[3],

in Erwägung nachstehender Gründe:

Zur Verwirklichung des Binnenmarkts gemäß Artikel 8a des Vertrages bis zum 31. Dezember 1992 ist eine Luftverkehrspolitik erforderlich.

Der Binnenmarkt umfaßt einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist.

Die Richtlinie 87/601/EWG des Rates[4] und die Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 des Rates[5] bildeten die ersten Schritte zur Verwirklichung des Binnenmarkts bezüglich der Flugpreise.

Gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 soll bis zum 1. Januar 1993 für alle Flugpreise ein System der doppelten Ablehnung eingeführt werden.

Wo Wettbewerb besteht, sollte das freie Spiel der Marktkräfte die Höhe der Flugpreise bestimmen.

Bis zum Wirksamwerden des freien Marktzugangs ist ein Übergangszeitraum vorzusehen.

Für die Beurteilung von Flugpreisen sind eindeutige Kriterien festzulegen.

Es soll gewährleistet sein, daß Flugpreise für gleiche Flugverkehre auch gleich beurteilt und bewertet werden.

Für Situationen mit eingeschränktem Wettbewerb soll es ein transparentes und objektives Verfahren geben, bei dem die Mitgliedstaaten die Kommission ersuchen können zu prüfen und zu entscheiden, ob ein vorgeschlagener Flugpreis den festgelegten Kriterien entspricht.

Die Pflichten der Mitgliedstaaten und der Luftverkehrsunternehmen bei der Erteilung der erforderlichen Auskünfte sind im einzelnen festzulegen.

Alle Fragen der Preisbildung sollen in ein und derselben Ratsverordnung behandelt werden.

Welche Möglichkeiten Luftverkehrsunternehmen aus Drittländern bei der Berechnung von Flugpreisen auf Strecken innerhalb der Gemeinschaft haben, soll in einem Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland geregelt werden; damit diese Luftverkehrsunternehmen normal am Markt teilnehmen können, müssen sie die Möglichkeit haben, den normalen Flugpreis der Economy-Class oder einen gleichwertigen Preis zu berechnen.

Diese Verordnung ersetzt die Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 und zum Teil auch die Verordnung (EWG) Nr. 294/91 des Rates[6] —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Verordnung regelt Kriterien und Verfahren für die Aufstellung von Flugpreisen und Luftfrachtraten, die im Flugverkehr innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft von Luftverkehrsunternehmen berechnet werden.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung bedeuten:

a) Flugpreise: die in ECU zu zahlenden Preise für die Beförderung von Fluggästen und Gepäck im Flugverkehr sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgeltes und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsgewerbetreibenden geboten werden;

b) Luftfrachtraten: die in ECU zu zahlenden Preise für die Beförderung von Fracht oder Post im Flugverkehr sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgeltes und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsgewerbetreibenden angeboten werden;

c) Standardluftfrachtraten: die Luftfrachtraten, die das Luftverkehrsunternehmen im Regelfall anbieten würde, einschließlich der Verfügbarkeit normaler Rabatte;

d) Nur-Sitzplatz-Verkäufe: den Verkauf ausschließlich von Sitzplätzen — ohne Zusatzleistungen wie Unterbringung — durch das Luftverkehrsunternehmen oder seine autorisierten Agenturen unmittelbar an die Öffentlichkeit;

e) Flugverkehr: einen Flug oder eine Folge von Flügen zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post;

---

[1]) ...
[2]) ...
[3]) ...
[4]) ABl. Nr. L 374 vom 31. Dezember 1987, S. 12.
[5]) ABl. Nr. L 217 vom 11. August 1990, S. 1.
[6]) ABl. Nr. L 36 vom 8. Februar 1991, S. 1.

f) Fluglinienverkehr: eine Folge von Flügen, bei denen

i) Fluggäste, Fracht und/oder Post mit Luftfahrzeugen gewerblich befördert werden, wobei jedermann (bei dem Luftverkehrsunternehmen selbst oder seinen autorisierten Agenturen) für jeden Flug Sitzplätze einzeln kaufen kann, und

ii) zwei oder mehr feste Punkte

1. nach einem veröffentlichten Flugplan oder

2. so regelmäßig oder häufig miteinander verbunden werden, daß eine Systematik erkennbar ist;

g) Flug: einen Abflug von einem bestimmten Flughafen nach einem bestimmten Zielflughafen;

h) Luftverkehrsunternehmen: ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung;

i) Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft: ein Luftverkehrsunternehmen mit einer gültigen, von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EWG) Nr. . . ./92 [über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftverkehrsunternehmen][7]) ausgestellten Betriebsgenehmigung;

j) beteiligter Mitgliedstaat/beteiligte Mitgliedstaaten: den/die Mitgliedstaat(en), in dem bzw. zwischen denen der betreffende Flugverkehr durchgeführt wird;

k) Bezugspreis: der niedrigste voll flexible Flugpreis, den ein Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft für den einfachen Flug bzw. den Hin- und Rückflug auf der betreffenden Strecke berechnet; bei mehr als einem solchen Preis wird unter Berücksichtigung der Zahl der Sitzplätze, die von den einzelnen Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft auf der Strecke angeboten werden, das arithmetische Mittel aller dieser Preise zugrunde gelegt.

Artikel 3

(1)

a) Die Mitgliedstaaten dürfen Flugpreise und Luftfrachtraten von Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft nicht ablehnen, wenn sie in einem angemessenen Verhältnis zu den langfristig voll zugewiesenen einschlägigen Kosten des antragstellenden Luftverkehrsunternehmens stehen, wobei die Notwendigkeit einer angemessenen Kapitalverzinsung und einer angemessenen Kostenspanne für die Gewährleistung eines zufriedenstellenden Sicherheitsstandards zu berücksichtigen sind.

b) Bei der Ablehnung von Flugpreisen gemäß Buchstabe a berücksichtigen die Mitgliedstaaten auch andere sachdienliche Faktoren, den Verbraucherbedarf und die Wettbewerbslage auf dem Markt, einschließlich der Preise anderer, dieselbe Strecke bedienender Luftverkehrsunternehmen, sowie die Notwendigkeit, ein Preisdumping zu unterbinden.

c) Die Tatsache, daß ein vorgeschlagener Flugpreis niedriger ist als der eines anderen Luftverkehrsunternehmens der Gemeinschaft, das dieselbe Strecke bedient, stellt keinen hinreichenden Grund dar, die Genehmigung zu verweigern.

(2) Luftverkehrsunternehmen dürfen keine Flugpreise bzw. Luftfrachtraten berechnen, die gemäß den Kriterien in Absatz 1 Buchstaben a und b zum Nachteil der Nutzer übermäßig hoch oder angesichts der Wettbewerbslage auf dem Markt unvertretbar niedrig sind.

(3) Nur Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft dürfen niedrigere Preise als die bestehenden einführen.

Artikel 4

(1) Flugpreise, die Reiseveranstaltern oder der Öffentlichkeit in Verbindung mit Unterbringungsregelungen für die gesamte Dauer der Reise angeboten werden, und Flugpreise für Gruppen von mehr als sechs Personen werden automatisch genehmigt.

(2) Flugpreise nach Absatz 1 werden den Behörden spätestens am Tag vor dem Flug mitgeteilt.

(3) Für Nur-Sitzplatz-Preise gelten die Artikel 3, 6 und 7.

Artikel 5

(1) Die von Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft berechneten Luftfrachtraten werden zwischen den Parteien des Beförderungsvertrags frei vereinbart.

(2) In der Gemeinschaft tätige Luftverkehrsunternehmen machen auf Anfrage jedermann alle Standardluftfrachtraten verfügbar.

Artikel 6

(1) Ein Luftverkehrsunternehmen legt seine Flugpreisvorschläge für Fluglinienverkehre in der von den beteiligten Mitgliedstaaten vorgeschriebenen Form vor.

(2) Die Luftfahrtbehörden dürfen nicht verlangen, daß die Luftverkehrsunternehmen ihre Flugpreise für Fluglinienverkehre mehr als 45 Tage vor Inkrafttreten vorlegen.

(3) Ein Flugpreisantrag für den Fluglinienverkehr *gilt als genehmigt,* wenn die beteiligten Mitgliedstaaten dem antragstellenden Luftverkehrsunternehmen und den anderen gegebenenfalls beteiligten Mitgliedstaaten nicht binnen 30 Tagen nach Vorlage des Antrags *ihre Ablehnung* und die Gründe hierfür mitgeteilt haben und wenn nicht das Verfahren von Artikel 7 eingeleitet worden ist. Auf Verlangen eines

[7]) ABl. Nr. . . .

Mitgliedstaats finden innerhalb des vorstehend genannten dreißigtägigen Zeitraums Konsultationen zwischen den beteiligten Staaten statt.

(4) Aufgrund der nach Inkrafttreten der Verordnung gesammelten Erfahrungen und nach Anhörung der Mitgliedstaaten kann die Kommission bei Vorlage des Berichts gemäß Artikel 11 am 1. Januar 1996 entscheiden, daß Flugpreise, die nicht unter Artikel 7 fallen, automatisch genehmigt werden.

(5) Ein Mitgliedstaat kann den Rat binnen Monatsfrist mit der Entscheidung der Kommission befassen. Dieser kann sich binnen zwei Monaten mit qualifizierter Mehrheit unter besonderen Umständen anders entscheiden.

(6) Ein Mitgliedstaat gestattet einem Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft, seinen Flugpreis dem Preis anzugleichen, der für den Fluglinienverkehr zwischen demselben Städtepaar bereits genehmigt ist, wobei diese Bestimmung jedoch nicht für indirekte Flugverkehre gilt, die gemessen an der normalen Flugstreckenführung um mehr als 40 % länger sind als der kürzeste Direktverkehr. Die Mitgliedstaaten können einem Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft auch gestatten, seine Preise den bereits genehmigten oder veröffentlichten Preisen für einen auf derselben Strecke betriebenen Bedarfsflugverkehr anzugleichen, sofern beide Produkte der Qualität und den Bedingungen nach gleichwertig sind.

(7) Die beteiligten Mitgliedstaaten dürfen, sofern das antragstellende Luftverkehrsunternehmen nicht darum ersucht, ihre Genehmigung nicht auf weniger als eine Saison befristen.

(8) Nach seiner Genehmigung bleibt ein Flugpreis für einen Fluglinienverkehr so lange in Kraft, bis seine Gültigkeitsdauer abgelaufen ist oder er ersetzt wird. Vorbehaltlich Artikel 3 Abs. 1 kann er jedoch nach Ablauf seiner ursprünglichen Gültigkeitsdauer von dem betreffenden Luftverkehrsunternehmen um bis zu zwölf Monate verlängert werden.

Artikel 7

(1) Ein beteiligter Mitgliedstaat kann die Kommission im Zusammenhang mit einem Fluglinienverkehr auf einer Strecke mit eingeschränktem Wettbewerb ersuchen zu prüfen, ob ein Flugpreis, für den die im Anhang genannten Bestimmungen nicht gelten, mit Artikel 3 Abs. 1 in Einklang steht. Der Mitgliedstaat unterrichtet hiervon gleichzeitig die anderen beteiligten Mitgliedstaaten und das betreffende Luftverkehrsunternehmen. Die Kommission wird unverzüglich im Amtsblatt veröffentlichen, daß die Flugpreise zur Prüfung vorgelegen haben.

(2) Im Sinne dieser Verordnung ist der Wettbewerb eingeschränkt, wenn

— erhebliche Marktzutrittsbeschränkungen in Kraft sind, z. B. auf koordinierten Flughäfen, und es nicht wenigstens drei Luftverkehrsunternehmen mit Preisbildungsfreiheit gibt, die alle mindestens einmal täglich Verkehrsrechte zwischen den betreffenden Flughäfen ausüben,

— gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bestehen oder

— jährlich höchstens 30 000 Sitzplätze von nur einem Luftverkehrsunternehmen oder von zwei Luftverkehrsunternehmen gemäß einer Vereinbarung über den gemeinsamen Betrieb zum Verkauf angeboten werden.

(3) Ein Flugpreis, der binnen 21 Tagen nach seiner Vorlage bei den betreffenden Luftfahrtbehörden gemäß Absatz 1 zur Prüfung vorgelegt worden ist, darf während der Prüfung durch die Kommission nicht in Kraft treten, sofern diese nicht binnen 21 Tagen etwas Gegenteiliges bestimmt.

(4) Die Kommission entscheidet so bald wie möglich, ob der Flugpreis mit Artikel 3 Abs. 1 in Einklang steht, auf jeden Fall aber spätestens nach zwei Monaten, nachdem sie von dem betreffenden Luftverkehrsunternehmen hinreichende Auskünfte erhalten hat. Die Kommission berücksichtigt alle Informationen, die sie von Beteiligten erhält.

(5) Unbeschadet Absatz 1 kann die Kommission von sich aus Nachforschungen anstellen, ob ein Flugpreis den Bestimmungen dieser Verordnung entspricht.

(6) Die Kommission teilt ihre Entscheidung den beteiligten Mitgliedstaaten und dem betreffenden Luftverkehrsunternehmen mit.

(7) Ein beteiligter Mitgliedstaat kann binnen Monatsfrist den Rat mit der Entscheidung der Kommission befassen. Dieser kann sich binnen Monatsfrist mit qualifizierter Mehrheit unter besonderen Umständen anders entscheiden.

Artikel 8

Mindestens einmal jährlich berät die Kommission mit Vertretern der Luftverkehrsbenutzerverbände in der Gemeinschaft über Flugpreise für den Fluglinienverkehr und damit zusammenhängende Angelegenheiten; hierfür läßt sie den Beratungsteilnehmern zuvor entsprechende Informationen zukommen.

Artikel 9

Luftverkehrsunternehmen aus Drittländern mit Verkehrsrechten zwischen Gemeinschaftsflughäfen können ihre Flugpreise den normalen Flugpreisen in der Economy-Class oder den diesen am nächsten kommenden Preisen angleichen, sofern in einem Abkommen zwischen einem Drittland und der Gemeinschaft nichts anderes festgelegt ist.

Artikel 10

(1) Die Kommission kann zur Erfüllung der ihr durch diese Verordnung übertragenen Aufgaben von den beteiligten Mitgliedstaaten und Luftverkehrsunternehmen alle erforderlichen Auskünfte einholen.

(2) Erteilt ein Luftverkehrsunternehmen die verlangten Auskünfte nicht innerhalb der von der Kommission festgesetzten Frist oder nicht vollständig, so fordert die Kommission diese im Wege einer Entscheidung an. Die Entscheidung bezeichnet die verlangten Auskünfte, bestimmt eine angemessene Frist für deren Erteilung und weist auf die Zwangsmaßnahmen gemäß Absatz 4 sowie auf das Recht hin, diese Entscheidung vom Europäischen Gerichtshof nachprüfen zu lassen.

(3) Die Kommission übermittelt der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem sich der Hauptsitz des Luftverkehrsunternehmens befindet, gleichzeitig eine Abschrift ihrer Entscheidung.

(4) Die Kommission kann im Wege einer Entscheidung Bußgelder in Höhe von 1 000 bis 50 000 ECU gegen Luftverkehrsunternehmen festsetzen, die vorsätzlich oder fahrlässig

a) die gemäß Absatz 2 verlangten Auskünfte unrichtig oder nicht fristgerecht oder

b) die verlangten Auskünfte unvollständig erteilt haben.

(5) Die Kommission kann bei Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung durch Entscheidung gegen ein Luftverkehrsunternehmen Bußgelder festsetzen, deren Höhe bis zu 10 % des von dem betreffenden Luftverkehrsunternehmen mit der jeweiligen Tätigkeit erzielten Jahresumsatzes beträgt.

Bei der Festsetzung der Höhe der Geldbuße sind sowohl die Schwere als auch die Dauer der Zuwiderhandlung zu berücksichtigen.

(6) Die Entscheidungen gemäß den Absätzen 4 und 5 sind nicht strafrechtlicher Art.

(7) Der Europäische Gerichtshof hat gemäß Artikel 172 des EWG-Vertrags die Befugnis zu unbeschränkter Nachprüfung von Entscheidungen, mit denen die Kommission ein Bußgeld festgesetzt hat; er kann das Bußgeld aufheben, herabsetzen oder erhöhen.

Artikel 11

(1) Die Kommission veröffentlicht bis zum 1. Januar 1994 und anschließend alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung.

(2) Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Durchführung dieser Verordnung zusammen, insbesondere beim Sammeln von Informationen für den Bericht gemäß Absatz 1.

(3) Die zur Durchführung dieser Verordnung erteilten vertraulichen Auskünfte fallen unter das Dienstgeheimnis.

Artikel 12

Die Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 wird aufgehoben.

Artikel 13

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am . . .

Im Namen des Rates
Der Präsident

Anhang

Die Kommission ist nicht verpflichtet, Nachforschungen im Zusammenhang mit Flugpreisen anzustellen, für die eine der nachstehenden Bestimmungen gilt:

— Mindestaufenthalt von sechs Tagen;

— Sonntagsregel;

— die Buchung der gesamten Reise, die Ausstellung des Flugscheins und die Bezahlung müssen gleichzeitig und nur die Buchung der Rückreise kann später erfolgen; der Rücktritt ist nur vor Antritt der Hinreise gegen eine Gebühr von mindestens 20 % des Flugscheinpreises zulässig; eine Umbuchung ist ebenfalls gebührenpflichtig;

— der Fluggast darf nicht älter als 25 Jahre bzw. nicht jünger als 60 Jahre oder es müssen Vater und/oder Mutter sein, die zusammen mit Kindern von höchstens 25 Jahren reisen (mindestens drei Personen);

— besondere Kombinationsangebote mit Unterbringung während der gesamten Reise;

— „Off-Peak";

— jede gleichwertige oder strengere Bestimmung.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftverkehrsunternehmen

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über den Zugang von Luftverkehrsunternehmen zu Strekken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über Flugpreise und Luftfrachtraten

KOM(91) 275 endg.; Rats-Dok. Nr. 8207/91

Drucksache 595/91 **EG** — R — U — VP

Hinweis: UA R am 5. November 1991, TOP 2,
641. R am 13. November 1991, TOP 6,
61. U am 14. November 1991, TOP 10.

Nach einer einführenden Berichterstattung durch *Ministerialrat Brecht (Hessen)* und eingehender anschließender Diskussion empfiehlt der Ausschuß dem Bundesrat die Annahme nachstehender Stellungnahme:

1. Zum Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftverkehrsunternehmen bittet der Bundesrat die Bundesregierung, Regelungen über Beziehungen zwischen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und Drittländern oder der Gemeinschaft und Drittländern nicht in die Verordnung aufzunehmen. Solche Regelungen sind nicht zwingend Bestandteil eines Liberalisierungskonzepts, das primär den innergemeinschaftlichen Luftverkehr betrifft. Vielmehr sollte der Luftverkehr mit Drittstaaten einer gesonderten Verordnung vorbehalten bleiben.

2. Im Hinblick auf den Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über den Zugang von Luftverkehrsunternehmen zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs bittet der Bundesrat die Bundesregierung, die uneingeschränkte Berechtigung einer Fluggesellschaft,

   — Fluglinien zwischen Mitgliedstaaten zu bedienen, in denen sie nicht zugelassen ist, und

   — Fluglinien innerhalb eines Mitgliedstaates zu bedienen, in dem sie nicht zugelassen ist (Kabotage)

   abzulehnen. Ein solch umfassender Zugang von Luftverkehrsunternehmen zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs würde zu einem verschärften Konkurrenzkampf zwischen den Luftverkehrsgesellschaften führen, dessen Ergebnis die Verdrängung kleiner und mittlerer Luftverkehrsgesellschaften in Europa wäre. Die schon heute erkennbare Entwicklung hin zu wenigen Megacarriern wird weiter verstärkt.

   Auch hätte ein verschärfter Wettbewerb zur Folge, daß Flüge trotz einer geringen Auslastung durchgeführt werden. Die an den Kapazitätsgrenzen arbeitenden Flughäfen in der EG sowie die Flugsicherung würden für verkehrspolitisch nicht notwendige Flüge zusätzlich in Anspruch genommen. Noch größere Verspätungen wären die Folge.

   Schließlich würden vermehrte Flüge zu günstigen Flugpreisen im Entfernungsbereich bis zu 500 km alle verkehrspolitischen Bemühungen, große Teile des Passagieraufkommens im Kurzstreckenverkehr auf die Schiene zu verlagern, zunichte machen.

   Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, sich im Hinblick auf die Zulassung der 7. Freiheit und der Kabotage in den weiteren Verhandlungen auf EG-Ebene für eine stufenweise Liberalisierung einzusetzen. Darüber hinaus sollte die Bundesregierung auf die Schaffung einer Ausnahmeregelung dringen. Diese sollte die Inanspruchnahme von Kabotagerechten jedenfalls dann ausschließen, wenn die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats, in dem Kabotageverkehr stattfinden soll, darlegt, daß der innerstaatliche Luftverkehr zwischen den betroffenen Flughäfen zugunsten des Schienenverkehrs eingeschränkt werden soll.

(Antrag Hessen;
Ziffer 1: 14:0:2
Enth.: RP, SL;

Ziffer 2: 11:2:3
Nein: RP, TH
Enth.: BB, SL, SN

1. Tiret sowie letzter Satz dieser Ziffer 2:6:5:5
Ja: HB, HH, HE, NI, NW, SH
Nein: BY, MV, RP, ST, TH)

Bericht des Abgeordneten Ferdi Tillmann

Die in der Anlage wiedergegebene EG-Vorlage wurde durch Drucksache 12/1449 Nr. 2.13 vom 30. Oktober 1991 nach § 93 der Geschäftsordnung dem Verkehrsausschuß federführend sowie dem EG-Ausschuß zur Mitberatung überwiesen.

Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 11. März 1992 behandelt.

I. Ziele und Inhalt der Vorlage

Die EG-Kommission möchte den Luftverkehr innerhalb der Europäischen Gemeinschaft in einer dritten Stufe endgültig liberalisieren. Sie legt dazu drei Verordnungsentwürfe vor, die folgenden wesentlichen Inhalt haben:

1. Verordnungsentwurf über Betriebsgenehmigungen für Luftverkehrsunternehmen

Ein Luftverkehrsunternehmen benötigt danach für die Aufnahme des Betriebes eine Betriebsgenehmigung desjenigen Staates, in dem sich der Hauptgeschäftssitz des Unternehmens befindet. Diese Betriebsgenehmigung wird dann erteilt, wenn ein bestimmtes Mindestkapital nachgewiesen ist. Voraussetzung für die Aufnahme des Betriebes ist ferner ein Luftverkehrsbetreiberschein, der den Nachweis voraussetzt, daß ein sicherer Flugbetrieb gewährleistet ist.

Betriebsgenehmigung und Luftverkehrsbetreiberschein, die in einem EG-Mitgliedstaat ausgestellt wurden, werden von allen EG-Mitgliedstaaten anerkannt.

2. Verordnungsentwurf über den Zugang zu Strecken des innergemeinschaftlichen Verkehrs

Danach erhält jedes Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft die Befugnis, zwischen allen Flughäfen der Europäischen Gemeinschaft Flugdienste anzubieten. Die bisher bestehenden bilateralen Kapazitätsbeschränkungen werden aufgehoben, Linien- und Charterverkehr werden gleichbehandelt. Vorgesehen ist auch Kabotagefreiheit, d. h. die Befugnis eines Luftverkehrsunternehmens aus einem anderen EG-Mitgliedstaat, im Binnenland zwischen zwei Punkten Beförderungen durchzuführen.

Nur für Flugverbindungen zu regionalen Flughäfen kann unter bestimmten engen Voraussetzungen ein zeitlich beschränkter Wettbewerbsschutz gewährt werden.

3. Verordnungsentwurf über Flugpreise und Luftfrachtraten

Tarife im Fluglinienverkehr unterliegen grundsätzlich dem System der doppelten Ablehnung. Danach gilt ein Tarif als genehmigt, wenn nicht alle beteiligten Mitgliedstaaten innerhalb von 30 Tagen widersprechen. Automatisch genehmigt werden Tarife in Verbindung mit einem Übernachtungspaket oder für Gruppen von mehr als sechs Personen.

Frachtraten können wie bisher frei vereinbart werden.

II. Verlauf der Ausschußberatungen

Der Ausschuß begrüßt im Grundsatz die vorgesehene Liberalisierung der Luftfahrt innerhalb der Europäischen Gemeinschaft, wobei er davon Kenntnis nimmt, daß der Beratungsstand im EG-Ministerrat ein Inkrafttreten der vorgesehenen Neuregelungen zum 1. Januar 1993 wahrscheinlich nicht möglich macht. Es besteht somit ein ausreichender zeitlicher Spielraum, um die Vorlage weiter zu verbessern. Dabei sollte auf die Verwirklichung folgender Grundsätze geachtet werden:

— Bewährte Strukturen in der europäischen Luftfahrt sollten auch künftig nicht in Frage gestellt werden.

— Die Kapazitätsgrenzen der vorhandenen Infrastruktur für den Luftverkehr müssen beachtet werden, die Belastungen von Mensch und Umwelt durch den Luftverkehr sollten soweit wie möglich reduziert werden.

— Es ist eine sinnvolle Aufgabenteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern anzustreben.

— Die Kabotagefreiheit (Bedienung einer Verkehrsverbindung im Inland durch ein ausländisches Luftfahrtunternehmen) muß qualitativ und quantitativ stufenweise mit gestaffelten Kapazitätsgrenzen eingeführt werden.

Der Ausschuß für Verkehr schlägt eine entsprechende Entschließung vor und hat im übrigen Kenntnis von der Vorlage genommen. Der mitberatende EG-Ausschuß hat Kenntnisnahme beschlossen.

Bonn, den 11. März 1992

Ferdi Tillmann
Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon 02 28/36 35 51, Telefax 02 28/36 12 75
ISSN 0722-8333